Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1913 — **Roma — Venerdì, 12 settembre** — **Numero 213**

DIREZIONE
Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 11-31

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 75-91

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 32: semestre L. 17: trimestre L. 9
» a domicilio e nel Regno: » » 36: » » 19: » » 10
Per gli Stati dell'Unione postale: » » 80: » » 41: » » 22
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta*.

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. **10** — *nel Regno cent.* **15** — *arretrato in Roma cent.* **20** — *nel Regno cent.* **30** — *all'Estero cent.* **35**
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 902 *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 5 novembre 1911, n. 1247, convertito nella legge 25 febbraio 1912, n. 83;

Visti la legge 6 luglio 1912, n. 749, e il R. decreto 20 novembre 1912, n. 1205;

Visto il R. decreto 20 marzo 1913, n. 289;

Ritenuta la necessità di provvedere alle modificazioni ed ai coordinamenti per rendere più adatto ai bisogni e alle condizioni locali il Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia, già esteso alla Tripolitania ed alla Cirenaica in forza del R. decreto 20 marzo 1913, n. 289;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le colonie di concerto con quello della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato l'unito Codice per la marina mercantile della Tripolitania e della Cirenaica, visto d'ordine Nostro dal ministro proponente.

Art. 2.

L'unito Codice avrà esecuzione a cominciare dal 1° ottobre 1913.

La sua pubblicazione si eseguirà col trasmetterne un esemplare a stampa a ciascuno degli uffici di Governo, alle cancellerie della Corte d'appello e dei tribunali, ai municipi e agli uffici marittimi della Tripolitania e della Cirenaica, per essere ivi depositato e tenuto esposto durante un mese successivo, per sei ore in ciascun giorno, affinchè ognuno possa prenderne cognizione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 giugno 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — BERTOLINI — LEONARDI-CATTOLICA.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

CODICE PER LA MARINA MERCANTILE della Tripolitania e della Cirenaica

PARTE PRIMA.

Disposizioni amministrative

TITOLO I.

Dell'amministrazione nella marina mercantile

CAPO I.

Della giurisdizione amministrativa della marina mercantile

Art. 1.

L'amministrazione della marina mercantile e di tutti i servizi marittimi in generale nella Tripolitania e nella Cirenaica è affidata al ministro delle colonie (1).

Art. 2.

Il litorale della Tripolitania e della Cirenaica è diviso in circoscrizioni marittime: queste si dividono in compartimenti, i quali si suddividono in circondari.

Il numero delle circoscrizioni, dei compartimenti, dei circondari, le rispettive giurisdizioni e i capoluoghi sono determinati dall'annessa tabella.

Il numero e le sedi dei compartimenti e dei circondari possono essere modificati con decreto del ministro delle colonie (2).

Art. 3.

Il servizio amministrativo e tecnico della marina mercantile e l'applicazione in generale di tutta la legislazione riguardante la navigazione, le industrie marittime e la pesca e l'esecuzione delle regole di sanità marittima, sono affidati ai funzionari delle capitanerie di porto.

Il numero ed i gradi dei funzionari e degli agenti delle capitanerie destinati in Tripolitania e in Cirenaica, sono stabiliti con decreto del ministro delle colonie (3).

Art. 4.

Ad ogni circoscrizione è preposto un capitano di porto; ad ogni compartimento o circondario un ufficiale di porto.

I capi delle circoscrizioni dipendono gerarchicamente dai rispettivi governatori.

Dai capi delle circoscrizioni dipendono i capi di compartimento, da costoro i capi di circondari e da questi ultimi le persone preposte agli uffici marittimi locali (4).

Art 5.

Nei punti del litorale, nei quali se ne manifesti il bisogno, possono essere istituiti uffici marittimi con le attribuzioni che sono determinate dal ministro delle colonie.

Agli uffici marittimi possono essere preposti funzionari delle capitanerie o di altre amministrazioni della colonia o anche cittadini e sudditi italiani, che siano ritenuti idonei a seconda delle norme stabilite dal ministro delle colonie.

Le persone preposte ad un ufficio marittimo assumono la denominazione di incaricati di porto.

Qualora il governatore riconosca opportuno per ragioni di servizio di destinare ad un ufficio marittimo locale un funzionario delle capitanerie di porto col grado di ufficiale di porto, questi ha, nel tempo in cui dirige l'ufficio, le attribuzioni del capo di circondario (5).

Avvertenza. — I numeri in parentesi alla fine di ciascun articolo indicano il riferimento con gli articoli del Codice per la marina mercantile del Regno.

Art. 6.

Presso gli uffici incaricati dei servizi della marina mercantile sono destinati sott'ufficiali e marinai di porto nel numero stabilito dal governatore.

Possono inoltre essere destinati presso gli uffici stessi scritturali, interpreti, inservienti, marinai, i quali sono assunti in servizio, su proposta del capo della circoscrizione o del compartimento, nel numero e alle condizioni stabilite dal governatore (7 e 8).

Art. 7.

Le navi iscritte presso gli uffici marittimi della Tripolitania e della Cirenaica sono soggette alle disposizioni di questo Codice.

Le navi iscritte presso gli uffici marittimi del Regno sono soggette alle disposizioni del Codice per la marina mercantile d'Italia, anche quando si trovano nelle acque della colonia tranne per quanto riguarda l'esercizio della giurisdizione e la polizia del porto e delle acque territoriali.

Art. 8.

Le autorità consolari italiane provvedono pel servizio della marina mercantile della colonia nei paesi esteri (9).

CAPO II.

Attribuzioni delle capitanerie e degli uffici di porto

Art. 9.

I capitani di porto preposti alla circoscrizione marittima vigilano sull'andamento dei servizi in tutto il litorale della loro giurisdizione ed hanno facoltà di procedere ad ispezioni negli uffici dipendenti.

Nel capoluogo della circoscrizione il capitano di porto dirige tutti i servizi previsti da questo Codice o da altre disposizioni speciali, relative alla navigazione e ai traffici marittimi.

Nel caso di assenza od impedimento del capitano di porto, le sue attribuzioni sono di diritto esercitate dal funzionario di grado più elevato fra quelli da lui dipendenti (10).

Art. 10.

I capitani di porto esercitano le funzioni di ufficiale pubblico nella stipulazione degli atti loro affidati da questo Codice.

Gli atti da essi ricevuti sono atti pubblici per gli effetti civili e penali.

Questa disposizione si applica anche agli ufficiali di porto, quando sono preposti ad un compartimento o circondario o esercitano le funzioni di capitano di porto (11).

Art. 11.

I capitani di porto nel circondario sede di capoluogo del compartimento e gli ufficiali di porto nel rispettivo circondario decidono le controversie, non eccedenti il valore di lire millecinquecento, nei casi seguenti:

a) per danni cagionati dall'urto di navi alle persone e alle cose, anche quando l'urto avvenga con navi appartenenti allo Stato, nell'ancorarsi od ormeggiarsi o nell'esecuzione di qualsiasi altra manovra nell'interno del porto o nelle vicinanze del medesimo, non oltre tre miglia dal lido;

b) per l'indennità, mercedi e ricompense dovute per soccorsi prestati a qualsiasi nave o galleggiante, pericolante o naufragato;

c) per mercedi o diritti dovuti ai piloti pratici, barcaiuoli, zavorrai, palombari, ormeggiatori; per noli o fitti di rimorchiatori, di pontoni da carenare, grue a terra e galleggianti, ponti di calafati, pegoliere, ponti sospesi, chiatte per lo sbarco e l'imbarco di merci, e di ogni altro ordegno per carenare, spalmare, raddobbare, alberare o disalberare le navi, siano queste addette al trasporto di persone o di merci o da diporto;

d) per mano d'opera o materiali impiegati nelle riparazioni o modificazioni delle navi, dei galleggianti e degli attrezzi e per ogni altro lavoro marittimo compiuto nei porti e negli scali;

e) per salari, parti di utili e rimunerazioni fra le persone dell'equipaggio della nave, compreso il capitano o l'armatore, oppure fra le persone stesse ed il capitano;

f) per l'applicazione delle tariffe di imbarco e sbarco di merci, per operazioni di stivaggio e per quelle di distivaggio (14).

Art. 12.

I capitani e gli ufficiali di porto, nel limite suindicato della competenza per valore, decidono pure le controversie relative alla liquidazione di salari, di parti di utili o di altra forma di rimunerazione o di indennità spettanti alle persone dell'equipaggio, morte in servizio della nave, fra gli aventi diritto da una parte ed i capitani o gli armatori dall'altra.

Art. 13.

Nelle controversie per salari o parti di utili, qualora siano presentati reclami di diverse persone appartenenti al medesimo equipaggio oppure pertinenti alla stessa causa, la competenza del capitano o dell'ufficiale di porto è determinata dal valore di ogni singola domanda, anche se si giudichi collettivamente su tutte.

Art. 14.

Nel caso di controversie relative a salari o parti di utili, domandati dalla stessa persona pel servizio prestato su diverse navi, appartenenti al medesimo armatore, la competenza del capitano o dell'ufficiale di porto è determinata dai singoli capi di domanda.

La stessa disposizione si applica alle controversie relative agli aventi diritto da persone, che abbiano prestato servizio su diverse navi dello stesso armatore.

Art. 15.

Qualora nel contratto di arruolamento sia stato convenuto che una parte dei salari o delle parti di utili debba essere corrisposta dall'armatore alla famiglia dell'arruolato, i capitani o gli ufficiali di porto sono competenti a decidere le relative controversie di valore non superiore a lire millecinquecento, fra i capitani o gli armatori e le famiglie delle persone arruolate.

Con la denominazione di famiglia, nei casi preveduti dal presente articolo, s' intendono i genitori, la moglie ed i figli.

Art. 16.

Qualora si tratti di arruolato di età minore dei diciotto anni, il genitore o colui che abbia prestato il consenso per l'iscrizione fra la gente di mare, può stare in giudizio per conto dell'arruolato medesimo, sia esso presente o assente, per le controversie relative ai salari o alle parti di utili, senza bisogno di alcuna procura o mandato.

Art. 17.

I capitani e gli ufficiali di porto, nelle controversie prevedute dai precedenti articoli, decidono senza formalità di giudizio, sentite o citate le parti, le quali, in caso di comprovata malattia o di assenza che sia riconosciuta giustificata, possono farsi rappresentare da un parente o affine al terzo grado o, in mancanza, da un iscritto fra la gente di mare.

I capitani e gli ufficiali di porto devono compilare di ogni causa apposito processo verbale e pronunciare decisione motivata, che ha forza esecutiva.

Avverso la stessa non si può fare opposizione od appello se la causa sia di valore non superiore alle lire cinquecento.

Per le altre decisioni, l'appello è ammesso nel termine di otto giorni al giudice regionale al quale si può chiedere l'inibitoria della esecuzione del provvedimento impugnato.

L'esecuzione deve dichiararsi sospesa se la parte condannata presti valida cauzione (15).

Art. 18.

Se le controversie contemplate dalle precedenti disposizioni, en di valore eccedente le lire millecinquecento, le parti devono presentarsi ai capitani ed ufficiali di porto, i quali si adoperano per un amichevole accordo.

Il verbale di conciliazione ha gli stessi effetti della decisione.

I magistrati non possono giudicare alcuna delle dette controversie, se non si presenti il verbale dell'esperimento di conciliazione (16).

TITOLO II.

Del servizio marittimo

Capo I.

Della gente di mare

Art. 19.

Nella denominazione di gente di mare si intendono comprese tutte le persone, le quali a causa della professione marittima sono soggette alle discipline ad esse specialmente imposte da questo Codice (17).

Art. 20.

La gente di mare si divide in due categorie, quella delle persone addette alla navigazione e quella delle persone addette alle arti ed alle industrie marittime.

Sono compresi nella prima categoria:

a) i capitani e le altre persone preposte al comando delle navi;

b) i marinai e i mozzi;

c) i macchinisti, i fuochisti e gli altri individui impiegati con qualunque denominazione al servizio delle macchine sulle navi addette alla navigazione marittima;

d) i pescatori addetti alla pesca in alto mare od all'estero.

Sono compresi nella seconda categoria:

a) gli ingegneri e i costruttori navali;

b) i maestri d'ascia e i calafati;

c) i piloti pratici locali;

d) i barcaiuoli, i pescatori del litorale, gli uomini di rinforzo sulle navi da pesca in alto mare od all'estero e le persone abitualmente addette ai servizi marittimi nei porti (18).

Art. 21.

La gente di mare della prima categoria è iscritta in apposite matricole.

Ogni iscritto è munito di un libretto, nel quale sono notate le risultanze della matricola (19).

Art. 22.

Per essere iscritto nelle matricole della gente di mare di prima categoria si richiedono le condizioni seguenti:

a) essere cittadino o suddito italiano;

b) aver compiuta l'età di 10 anni;

c) essere stato vaccinato od avere sofferto il vaiuolo;

d) avere il consenso della persona che esercita la patria podestà o la tutela, qualora il richiedente sia in età minore di diciotto anni, se cittadino e di quindici, se suddito;

e) essere domiciliato o residente in Tripolitania o in Cirenaica;

f) provare che subito dopo l'iscrizione, il richiedente sarà arruolato sopra nave italiana (20).

Art. 23.

Il mozzo, che abbia compiuto ventiquattro mesi di navigazione e diciotto anni di età, è ammesso alla classe dei marinai (21).

Art 24.

La gente di mare della seconda categoria è iscritta in separati registri e munita di foglio di ricognizione, nei modi determinati dal regolamento (22).

Art. 25.

Gl'individui, ai quali per ragione dell'età sia dalle leggi sul reclutamento militare permesso di espatriare a determinate condizioni, non possono essere iscritti se non ne giustifichino l'adempimento (23).

Art. 26.

Nessuno può essere iscritto contemporaneamente presso più circoscrizioni.

Gli individui della gente di mare, i quali vogliono cambiare il domicilio che avevano all'atto della iscrizione, devono farne dichiarazione alla capitaneria di porto presso cui sono iscritti o ad uno degli uffici da essa dipendenti. Il cambiamento di domicilio non ha per conseguenza il passaggio alla matricola di un'altra circoscrizione, salvo che l'iscritto lo domandi (24).

CAPO II.

Della costruzione delle navi

Art. 27.

Niuno può costruire navi di stazza lorda superiore alle cento tonnellate se non è munito di patente, che lo qualifichi ingegnere navale o costruttore navale (25).

Art. 28.

Gli ingegneri navali possono costruire navi di qualunque tonnellaggio; essi soli hanno facoltà di costruire navi con scafo metallico (26).

Art. 29.

I costruttori navali sono di due classi:

i costruttori di prima classe possono costruire navi di qualunque tonnellaggio;

i costruttori di seconda classe non possono costruire navi di stazza lorda superiore alle 300 tonnellate (27).

Art. 30.

Per conseguire le patenti di ingegnere o di costruttore navale si richiedono le seguenti condizioni:

a) avere raggiunto la maggiore età;

b) non essere mai stato condannato a pena superiore ad un anno di reclusione o ad una pena qualunque per delitto di furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione o per reato contro la fede pubblica, salvo che siasi ottenuta la riabilitazione;

c) avere superato un esame teorico-pratico, secondo i programmi stabiliti per ciascun grado o classe (28).

Art. 31.

Le patenti di ingegnere navale e di costruttore navale sono accordate in nome del Re dal ministro della marina (29).

Art. 32.

I costruttori navali stranieri, i quali siano muniti di patente dal proprio Governo, equivalente ai titoli richiesti per gli ingegneri e pei costruttori navali italiani, possono dal ministro delle colonie, di accordo con quello della marina, essere autorizzati ad esercitare la professione nella colonia (30).

Art. 33.

I costruttori, prima di cominciare la costruzione di una nave, devono farne dichiarazione all'ufficio di porto del circondario, aggiungendo se la costruiscono per conto proprio o per conto altrui. In quest'ultimo caso, essi debbono presentare i contratti relativi, risultanti da atto pubblico o da scrittura privata autenticata da notaro o riconosciuta giudizialmente; altrimenti la costruzione s'intende cominciata per conto del costruttore. Se la costruzione è assunta dal proprietario ed il costruttore si limita a locare la sua opera, senza convenzione scritta, la dichiarazione è fatta dal proprietario in presenza del costruttore (31).

Art. 34.

Il costruttore non può varare la nave sensa il consenso del proprietario.

Prima di procedere al varo deve darsene avviso all'ufficio di porto ed eseguirsi la stazzatura di cui all'art. 44 (32).

Art. 35.

Colui che dopo aver commessa la costruzione di una nave intenda associare altri nella Commissione, deve, prima di chiedere l'atto di nazionalità, dichiarare all'ufficio di porto i nuovi compartecipi, per atto pubblico o per scrittura autenticata da notaro o riconosciuta giudizialmente. Similmente colui che, dopo aver impresa la costruzione per conto propio, intenda associare altri nella proprietà della nave in costruzione, deve farne dichiarazione nel tempo e modo sopra indicati.

In mancanza delle suddette dichiarazioni la nave è intestata rispettivamente al committente o al costruttore (33).

Art. 36.

I maestri d'ascia hanno facoltà di costruire navi in legno e galleggianti di stazza lorda non superiore a 100 tonnellate e devono osservare le prescrizioni degli articoli 33, 34 e 35 (34).

CAPO III.

Delle carte di bordo

Art. 37.

Le carte di bordo, di cui devono essere munite le navi italiane sono l'atto di nazionalità ed il ruolo di equipaggio (36).

Art. 38.

L'atto di nazionalità enuncia il nome della nave, il tipo, la stazza lorda e netta, il sistema di propulsione, il luogo e la data di costruzione, i proprietari o compartecipi, e le parti per cui ciascuno di essi è interessato. Sull'atto è pure iscritto il passaporto, che abilita la nave alla navigazione (37).

Art 39.

Gli atti di nazionalità sono rilasciati, in nome del Re, dal governatore, secondo le norme prescritte dal regolamento (38).

Art. 40.

Nessuna nave può inalberare la bandiera italiana se non è munita delle carte di bordo.

Sono esenti dall'obbligo delle carte di bordo i galleggianti addetti al servizio nei porti e nelle spiaggie e le barche addette alla pesca costiera.

Ogni nave deve avere dipinti a poppa, nel modo stabilito dal regolamento, il suo nome e quello del porto d'iscrizione (39).

Art. 41.

Per ottenere l'atto di nazionalità le navi devono appartenere a cittadini o a sudditi italiani, ovvero a cittadini o a sudditi stranieri che abbiano domicilio o residenza nello Stato o nella colonia almeno da 5 anni.

Gli stranieri, tuttavia, anche non domiciliati, nè residenti nello Stato o nella colonia, possono partecipare alla proprietà delle navi italiane fino alla concorrenza di un terzo.

Per gli effetti del presente articolo, le Società in nome collettivo o in accomandita semplice, anche quando abbiano sede all'estero,

si considerano nazionali se alcuno dei soci nelle prime e alcuno degli accomandatari nelle seconde, che dà nome alla Società, sia cittadino o suddito italiano.

Le Società della stessa natura composte di stranieri, ma stabilite od aventi la loro sede principale o una succursale nello Stato o nella Colonia, sono assimilate agli stranieri domiciliati nello Stato o nella colonia.

Le Società anonime e le accomandite per azioni si considerano nazionali se la sede principale di esse sia nello Stato o nella colonia, ed ivi si riuniscano le assemblee generali.

Le succursali di Società estere di detta natura che esercitano nello Stato o nella colonia, sono assimilate agli stranieri domiciliati o residenti nello Stato o nella colonia, purchè vi abbiano un rappresentante munito di mandato generale (40).

Art. 42.

Gli stranieri non domiciliati nè residenti da cinque anni nello Stato o nella colonia, che per qualsiasi titolo acquistano la proprietà di una nave italiana per una quota di carati maggiore del terzo, devono, entro il termine di un anno, fare il trapasso dell'eccedente a persona avente le qualità prescritte da questo Codice.

Ogni qualvolta, par cambiamento di nazionalità o per qualunque altra ragione, il partecipe alla proprietà di una nave perda la cittadinanza o la sudditanza italiana, deve farne dichiarazione all'ufficio marittimo, e quando non si trovi nelle condizioni previste dal precedente articolo, nella parte prima, deve cedere dentro l'anno a favore d'italiani la parte dei carati eccedente il terzo consentito agli stranieri.

Le stesse obbligazioni corrono in ogni caso alla donna italiana o suddita italiana, che sposi uno straniero e stabilisca la sua residenza fuori dello Stato o della colonia.

Trascorso l'anno, senza che lo straniero o la donna maritata allo straniero, nella ipotesi dianzi fatta, abbia compiuta la cessione dei carati della nave, che non gli è permesso di possedere, l' autorità marittima del luogo dove è iscritta la nave promuove la vendita giudiziaria dei carati stessi.

Dal prezzo si prelevano le spese di vendita ed il rimanente si deposita in una Cassa pubblica per conto di chi spetta (41).

Art. 43.

Veruna nave proveniente da vendita fatta da un cittadino straniero, appartenente a Potenza in istato di ostilità con altra Potenza in istato di pace con l'Italia, può ottenere l'atto di nazionalita italiana.

Può però il ministro delle colonie, constandogli la verità della vendita, accordare la nazionalizzazione della nave (42).

Art. 44.

Per ottenere l'atto di nazionalità la nave deve essere stazzata secondo il metodo e le norme determinate mediante decreto Reale, tenuto conto degli accordi internazionali e dei principî generalmente ammessi in materia di stazzatura (43).

Art. 45.

La indicazione delle partecipazioni nella proprietà della nave deve farsi per carati o per frazioni di carato (44).

Art. 46.

Le navi italiane devono essere iscritte in matricole, tenute dagli uffici marittimi (45).

Art. 47.

La nave deve essere iscritta nella matricola della circoscrizione dove è domiciliato o residente il proprietario, salvo che questi non chieda di iscriverla altrove, nel qual caso egli deve nominare un suo rappresentante dinanzi all'autorità marittima del luogo di iscrizione.

Quando la nave appartenga a più comproprietari deve essere iscritta nella matricola della circoscrizione, nella quale ha domicilio o residenza il maggiore interessato ovvero l'armatore o un rappresentante nominato come sopra (46).

Art. 48.

L'atto di nazionalità è valevole per tutta la durata della nave, quando questa non cambi denominazione o tipo o non avvengano variazioni nella stazzatura.

Nessuna nave può assumere o mutare il nome senza il permesso dell'autorità marittima (47).

Art. 49.

I trapassi di proprietà delle navi devono essere denunciati all'ufficio di porto nei modi e termini stabiliti dal regolamento.

Quando l'ufficiale di porto riconosce che per causa di morte, matrimonio, cambiamento di nazionalità o sudditanza del proprietario, per aggiudicazione o legittimo abbandono, una nave sia passata per intiero a persona straniera non avente i requisiti per essere proprietaria di navi italiane, o che abbia perduti tali requisiti, pubblica all'albo della capitaneria e possibilmente nei giornali cittadini, un avviso ai creditori che sieno interessati nella nave, notificando loro che dopo trascorsi tre mesi, se non vi saranno opposizioni, egli cancellerà la nave dalla matricola, facendole dismettere la bandiera italiana.

Se sopravvengano opposizioni, o si trovino iscritti sulla nave contratti di pegno o di cambio marittimo, dei quali non si giustifichi la estinzione, l'ufficiale di porto non procede alla dismissione di bandiera; e trascorso un anno dal giorno in cui è seguito il trapasso della proprietà od il cambiamento di nazionalità o di sudditanza del proprietario, promuove d'ufficio la vendita della nave conformemente all'art. 42

Eccetto il caso di vendita giudiziale, nessuna nave italiana può essere venduta a persone straniere, non aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane, senza il permesso di dismissione della bandiera da concedersi dall'autorità marittima, ed all'estero dall'autorità consolare, dopo consegna o ritiro delle carte di bordo.

Le suindicate autorità hanno sempre facoltà di rifiutare il permesso di dismissione di bandiera, e devono rifiutarlo quando risultino iscritti sull'atto di nazionalità della nave contratti di pegno o di cambio marittimo o sorgano opposizioni da parte di creditori privilegiati. La vendita, che in qualunque modo si faccia senza il permesso di dismissione di bandiera, si considera come non avvenuta.

Prima di dare il permesso di dismissione di bandiera, l'autorità marittima o consolare può esigere il deposito di una somma sufficiente a far fronte ai salari, al mantenimento e alle spese di rimpatrio dell'equipaggio, non che ai contributi dovuti alle istituzioni di previdenza per la gente di mare (48).

Art. 50.

Salvo il caso previsto dall'art. 172, non può procedersi alla demolizione della nave senza farsene dichiarazione all'autorità marittima o consolare.

In ogni caso, chi fa la dichiarazione deve consegnare alle indicate autorità il giornale e le carte di bordo.

Se vi sono crediti iscritti sulla nave od opposizioni di creditori privilegiati, l'autorità marittima o consolare si deve opporre alla demolizione e nominare un custode per la nave, fino alle provvidenze che, sull'istanza della parte più diligente, siano date dall'autorità giudiziaria (49).

Art. 51.

È cancellata dalle matricole la nave della quale manchino notizie da un anno, se partita in viaggi fuori del Mediterraneo; da sei mesi se partita in viaggi nel Mediterraneo, ma con destinazione a porti esteri, e da tre mesi se in viaggi lungo le coste dello Stato o della colonia (50).

Art. 52.

Il ruolo di equipaggio è rilasciato dall'autorità marittima nei modi stabiliti dal regolamento (51).

CAPO IV.

Dei proprietari e degli armatori delle navi

Art. 53.

È armatore colui che impiega la nave per uno o più viaggi o spedizione, munendola degli oggetti a ciò necessari ed affidandola alla direzione di un capitano, sia egli o no il proprietario della nave (52).

Art. 54.

Prima dell'armamento della nave i proprietari o i loro mandatari, muniti di speciale procura, devono fare atto di dichiarazione di armatore dinanzi al capitano od ufficiale di porto o dinanzi all'ufficiale consolare, se all'estero.

In mancanza di tale dichiarazione è considerato armatore il proprietario, che rappresenti più della metà degli interessi della nave; se non vi sia chi rappresenti più della metà della nave, sono considerati armatori tutti i compartecipi.

Coloro che sono dichiarati armatori per una spedizione sono considerati tali anche nelle spedizioni successive, se non vi sono dichiarazioni contrarie (53).

Art. 55.

Quando nè il proprietario nè l'armatore siano domiciliati o residenti nel luogo in cui è o deve essere iscritta la nave, o quando vi siano più partecipi alla proprietà della nave o più armatori, o quando l'armatore sia l'istesso capitano, devono i proprietari o gli armatori delegare una persona, che sia domiciliata nel luogo dove la nave è iscritta, perchè li rappresenti dinanzi alla autorità marittima.

I proprietari e gli armatori possono anche farsi rappresentare, per tutti gli effetti di legge, presso le cancellerie dei RR. consolati all'estero nei casi previsti dall'art. 63 e dall'alinea dell'articolo 101 (54).

Art. 56.

I proprietari e gli armatori sono responsabili solidariamente delle pene pecuniarie incorse dal capitano nell'esercizio delle sue funzioni (55).

Art. 57.

I proprietari e gli armatori sono anche responsabili solidariamente per il pagamento delle tasse e degli altri diritti marittimi, per la retribuzione e le paghe, per le contribuzioni e per quanto altro spetti alle istituzioni di previdenza per la gente di mare, per le spese di nutrimento e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio, e per ogni spesa fatta per i medesimi dagli agenti governativi, se tali spese debbano essere a carico della nave.

La responsabilità pel rimborso delle spese di nutrimento e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio cessa nei casi di naufragio o di abbandono della nave; ma il rimborso delle medesime è prelevato sugli oggetti salvati o sul loro valore, con privilegio a termini dell'art. 132.

Pel rimborso delle spese indicate in questo articolo, i capitani di porto possono spedire ingiunzioni, le quali sono rese esecutorie con decreto del giudice regionale (56).

CAPO V.

Dei capitani e delle altre persone preposte al comando di navi

Art. 58.

Niuno può essere preposto al comando di una nave mercantile con bandiera italiana se non è munito di patente di capitano o padrone od autorizzato a termini di questo Codice.

I maggiorenni proprietari di navi a vela o a vapore, addette esclusivamente alla navigazione di diporto, ascritti presso Società costituite per tale scopo e riconosciute dal Ministero della marina nel Regno e da quello delle colonie in Colonia, possono comandarle in persona per qualsivoglia viaggio, senza obbligo d'imbarcare alcuno degli ufficiali indicati nell'art. 68, salvo la persona preposta alla direzione della macchina (57).

Art. 59.

I capitani si distinguono in due categorie: capitani di lungo corso e capitani di gran cabotaggio (58).

Art. 60.

I capitani di lungo corso possono comandare navi per qualunque destinazione. I capitani di gran cabotaggio possono comandare navi nel Mediterraneo, nel Mar Nero, nel Mare d'Azof, ed uscendo dallo stretto di Gibilterra sulle coste oceaniche della Spagna, del Portogallo, della Francia e delle isole Britanniche, nel Mar del Nord, nel Baltico e sulle coste occidentali dell'Africa sino al Senegal, comprese le isole a non più di trecento miglia da tutte le coste suddette; uscendo dal canale di Suez, possono navigare nel Mar Rosso, nel Golfo Persico e sulle coste indiane sino a Bombay e alle isole adiacenti.

I padroni possono comandare navi in tutto il Mediterraneo (59).

Art. 61.

I marinari, i quali abbiano quattro anni di navigazione in servizio di coperta, conoscano la bussola e non siano stati condannati a pena superiore ad un anno di reclusione o a qualsiasi pena per delitto di furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione o per reato contro la fede pubblica, o che, nel caso di condanna, abbiano ottenuta la riabilitazione, possono essere autorizzati a comandare navi di stazza lorda non maggiore di cinquanta tonnellate per esercitare il traffico costiero ed assumono il titolo di marinari autorizzati al traffico (60).

Art. 62.

I marinai, che abbiano almeno due anni di navigazione e buona condotta, possono essere preposti al comando di navi di stazza lorda inferiore a venticinque tonnellate per il piccolo traffico lungo le coste della colonia ed assumono il titolo di capo barca.

Art. 63.

I capitani di gran cabotaggio ed i padroni che si trovino in paesi posti al di là dei limiti assegnati alla loro navigazione, possono essere autorizzati dai RR. consoli a comandare navi di bandiera italiana per il traffico nei canali e fiumi in tutta la loro estensione, e lungo le coste marittime entro un raggio di trecento miglia marine a partire dal porto di armamento della nave (61).

Art. 64.

Per conseguire le patenti di capitano o padrone si richiedono le seguenti condizioni:

a) essere cittadino o suddito italiano;

b) non essere stato mai condannato a pena superiore ad un anno di reclusione o a qualsiasi pena per delitto di furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione o per reato contro la fede pubblica, o, in caso di condanna, avere ottenuta la riabilitazione;

c) avere superato con buon esito un esame teorico-pratico secondo i programmi stabiliti.

Si richiede inoltre, per i padroni, l'età di ventidue anni compiuti e tre anni di effettiva navigazione, eseguita almeno per un anno in viaggi nel Mediterraneo.

Per i capitani di gran cabotaggio si richiede l'età di ventidue anni compiuti e quattro anni di navigazione, eseguita almeno per metà su navi italiane.

Per i capitani di lungo corso si richiede l'età di ventiquattro anni compiuti e quattro anni di navigazione, eseguita almeno per metà su navi italiane e per un anno intiero in viaggi fuori del Mediterraneo.

Gli esami per conseguire le patenti di grado non possono essere dati prima che il candidato abbia compiuto l'età e la navigazione richieste per il grado a cui aspira, la quale navigazione deve essere compiuta in servizio di coperta (62).

Art. 65.

I capitani e padroni, i quali abbiano ottenuta la naturalità, non possono conseguire lo scambio delle loro patenti, se non con l'adempimento delle condizioni prescritte pel grado a cui aspirano.

Il ministro delle colonie, tuttavia, d'accordo col ministro della marina, può, secondo i casi, dispensarli dall'esame e riconoscere la efficacia dei titoli da essi posseduti (63).

Art. 66.

Le persone, che abbiano cessato di appartenere alla R. marina possono ottenere i titoli di grado nella marina mercantile, secondo le regole vigenti nel Regno.

Il conferimento di tali titoli è subordinato all'adempimento delle condizioni rispettivamente stabilite dagli articoli 30, 64 e 69, eccettuata quella dell'esame (64).

Art. 67.

Le patenti di capitano sono date a nome del Re dal ministro della marina e quelle di padrone e le autorizzazioni previste dagli articoli 61 e 62 sono rilasciate dal capitano di porto, capo della circoscrizione.

I capitani di lungo corso, che desiderano dar prova del perfezionamento dei loro studi e delle maggiori cognizioni acquistate, sono ammessi ad un esame, in conformità dei programmi espressamente stabiliti.

Superando la prova, ottengono dal ministro della marina la patente speciale di capitani superiori di lungo corso (65).

CAPO VI.

Degli ufficiali di bordo e degli equipaggi

Art. 68.

Nella composizione degli equipaggi delle navi sono considerati ufficiali di bordo sotto la dipendenza del capitano:

1° il capitano in secondo;
2° lo scrivano;
3° il medico di bordo;
4° il macchinista in primo;
5° il macchinista in secondo.

Sono considerati sott'ufficiali alla dipendenza del capitano e degli ufficiali di bordo:

1° il nostromo o i nostromi, i quali fanno eseguire le manovre e vigilano sull'attrezzatura della nave;

2° il piloto pratico, per tutto il tempo in cui presta servizio sulla nave;

3° il maestro d'ascia, per gli effetti soltanto dell'abbandono della nave (66).

Art. 69.

Per ottenere la qualificazione di scrivano si richiedono le seguenti condizioni:

a) avere compiuto l'età di venti anni;

b) avere trenta mesi di navigazione, di cui una metà sopra navi italiane in servizio di coperta;

c) avere superato un esame teorico-pratico, secondo i programmi stabiliti;

d) non essere stato mai condannato a pena superiore ad un anno di reclusione o a qualsiasi pena per delitto di furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione o per reato contro la fede pubblica o, in caso di condanna, avere ottenuta la riabilitazione.

I certificati di idoneità per navigare come scrivano sono dati dal capo della circoscrizione, cui appartiene il richiedente (67).

Art. 70.

Le condizioni per esercitare la professione di macchinista, tanto in primo che in secondo, sono determinate dalle leggi e dai regolamenti del Regno, e le patenti relative vengono date dal ministro della marina.

I piroscafi addetti alla navigazione lungo le coste continentali ed insulari del Regno, le coste della Tripolitania, della Cirenaica e della Tunisia, la costa di Francia nel Mediterraneo, le isole di Creta, di Corsica, Malta e Corfù, le coste dalmate ed istriane, devono imbarcare almeno un macchinista in secondo, se la potenza cumulativa delle macchine è inferiore a cento cavalli nominali ed un macchinista in primo, se le macchine sono di maggiore potenza.

I piroscafi, destinati a viaggi fuori dei limiti sopra indicati, devono imbarcare almeno un macchinista in secondo, se la potenza delle macchine è minore di cento cavalli nominali e due macchinisti, uno in primo e l'altro in secondo, se le macchine sono di maggiore potenza.

La direzione delle macchine di potenza non superiore a centocinquanta cavalli indicati sui piroscafi rimorchiatori o su quelli addetti esclusivamente al traffico lungo le coste della colonia nei limiti stabiliti dal regolamento, può essere affidata a persone pratiche aventi i requisiti prescritti dal regolamento stesso (69).

Art. 71.

Le navi devono essere comandate da un capitano o da un padrone o da persona autorizzata ai sensi di legge, secondo la navigazione che imprendono, salvo il disposto del capoverso dell'articolo 58.

Le navi, che imprendono viaggi di gran cabotaggio, ed i piroscafi che fanno il trasporto dei passeggieri nel Mediterraneo, devono, oltre al capitano o al padrone, imbarcare un secondo che abbia almeno la qualificazione di scrivano.

Le navi che imprendono viaggi di lungo corso, oltre al capitano, devono imbarcare un secondo, che abbia il grado di capitano.

I piroscafi, che fanno il trasporto dei passeggieri fuori del Mediterraneo, oltre il capitano, devono imbarcare un secondo, che abbia il grado di capitano, ed un terzo, che abbia almeno la qualificazione di scrivano (70).

Art. 72.

Il numero minimo dell'equipaggio per ciascuna classe di navi può essere stabilito dal regolamento.

Nell'armamento della nave la persona preposta al comando e due terzi almeno dell'equipaggio devono essere italiani.

Le autorità marittime della colonia e gli ufficiali consolari all'estero, possono però, secondo l'esigenza dei casi, permettere l'arruolamento di persone straniere al di là della prescritta proporzione.

Per la persona preposta al comando e pel secondo di bordo, non è permesso di far ricorso a stranieri se non quando ciò sia necessario per impossibilità di avvalersi di italiani.

Qualora manchino graduati stranieri o quando l'autorità marittima o il R. console non creda di farvi ricorso, può essere assunto al comando della nave un italiano, che abbia grado minore di quello che sarebbe richiesto, ed alle funzioni di secondo o di terzo di bordo italiani ritenuti capaci di esercitarle a giudizio dell'autorità marittima o consolare.

Questa facoltà è limitata al compimento del viaggio e cessa anche prima, quando riesca possibile di assumere al comando della nave od alle funzioni di secondo o di terzo italiani aventi le condizioni prescritte (71).

Art. 73.

Nessun italiano può essere ammesso a far parte dell' equipaggio di una nave mercantile se non sia inscritto nelle matricole o nei registri della gente di mare (72).

Art. 74.

Il contratto d'arruolamento fra la persona preposta al comando o l'armatore e le persone dell'equipaggio dev'essere fatto davanti l'autorità marittima, la quale ne redige verbale, prendendone nota sui registri di bordo, salvo quanto è disposto dal Codice di commercio per le navi indicate nell'art. 501 del detto Codice.

I minori di età, i quali abbiano compiuto gli anni diciotto se cittadini italiani e quindici se sudditi italiani, sono considerati come emancipati e possono impegnarsi senza il consenso di genitori o tutori.

Per l'arruolamento dei cittadini italiani minori di diciotto anni e dei sudditi italiani minori di quindici anni è necessario il consenso di coloro che legittimamente li rappresentano.

In caso di provato impedimento l'autorità marittima può dispensare dalla prova del consenso sopraindicato, se, assunte informazioni, risulta utile l'arruolamento nell'interesse del minore (73).

Art. 75.

Se un individuo dell'equipaggio di una nave italiana sia sbarcato o abbandonato in paese estero od in un porto diverso da quello dell'arruolamento, senza che abbia ricevuto contemporaneo arruolamento sopra altra nave, le spese del suo ritorno in patria sono poste:

a) a carico della nave, e sono sborsate dalla persona preposta al comando all'ufficiale consolare o all'autorità marittima, nell'atto dello sbarco, in tutti i casi in cui la persona sbarcata sia stata congedata dall'armatore o dal capitano, per qualunque causa non procedente dal fatto o dalla volontà dell'arruolato;

b) a carico dell'armatore, quando lo sbarco sia conseguenza di naufragio o di altra forza maggiore, e pagate sul prodotto degli avanzi, se ve ne sono, della nave e dei suoi attrezzi e sul noli delle mercanzie salvate;

c) a carico della persona sbarcata, se lo sbarco sia conseguenza di malattia o di ferita, la cura delle quali sia dalle leggi posta a carico dell'arruolato.

Le persone preposte al comando e gli armatori, meno i casi di sbarco per causa di reato, sono responsabili verso lo Stato o l'Amministrazione della colonia delle spese occorse pel ritorno in patria delle persone dell'equipaggio, salvo regresso verso chi di diritto (75).

Art. 76.

Le indennità di via, che pel disposto del precedente articolo si debbano anticipare dalla persona preposta al comando alle persone congedate, sono determinate dal regolamento.

In tutti gli altri casi si provvede al rimpatrio della gente di mare a cura dell'autorità marittima o dell'ufficiale consolare.

La liquidazione e il rimborso delle spese occorse hanno luogo nei modi stabiliti dal regolamento (76).

CAPO VII.

Delle visite alle navi e delle partenze

—

Art. 77.

Ogni nave, che imprende la navigazione, deve trovarsi in buono stato di navigabilità e di sicurezza, caricata non oltre il limite indicato dal regolamento e munita dei necessari attrezzi, corredi, istrumenti e galleggianti (77).

Art. 78.

I piroscafi che trasportano passeggieri e tutte le navi che imprendono viaggi fuori del Mediterraneo, eccettuate quelle indicate nell'art. 63, non possono partire se la loro navigabilità non consti all'autorità marittima o consolare per mezzo di una visita o perizia da farsi a spese del proprietario od armatore, almeno una volta all'anno per le navi in legno o miste in ferro e legno e ad ogni biennio per le navi con scafo metallico.

La visita è fatta da ispettori governativi o da periti nominati dalle autorità suddette, i quali accertano, secondo le regole e con tutti i mezzi dell'arte, se la nave sia atta alla navigazione sotto ogni aspetto, determinando i viaggi che essa può fare e il tempo in cui dovrà nuovamente essere visitata, qualora giudichino che ciò debba effettuarsi prima dell'anno o del biennio.

Il ministro della marina può disporre che le visite e perizie, fatte alle navi dalle istituzioni di registro marittimo da lui designate con particolare disposizione, si considerino equivalenti alle visite e perizie ufficiali (77-78).

Art. 79.

La relazione della visita ufficiale o il certificato del registro sono presentati all'autorità marittima o consolare pei provvedimenti di sua competenza (79).

Art. 80.

La nave va soggetta a rinnovazione della visita ogni qualvolta nella sua navigazione debba approdare per gravi danni sofferti.

Quando la nave, che sta per cominciare un viaggio, si trovi prossima al tempo in cui, secondo il disposto dell'art. 78, dovrebbe essere nuovamente visitata, l'autorità marittima o consolare può esigere l'adempimento di questa formalità, salvo che la nave sia diretta ad un porto in cui la visita possa farsi più convenientemente (80).

Art. 81.

Le autorità marittime e consolari possono di ufficio far visitare straordinariamente qualunque nave, ogni qualvolta vi sieno lagnanze di interessati; e devono ordinare la visita quando le lagnanze vengano fatte dalla maggioranza dell'equipaggio, prima però che la nave sia caricata.

Se dalla visita risulti che le lagnanze non hanno fondamento, coloro che le fecero sono puniti con pene disciplinari.

Le autorità suddette e i comandanti delle RR. navi possono in qualunque tempo e luogo visitare e far visitare le navi italiane per riconoscere se sieno provvedute e se mantengano a dovere tutti gli articoli di corredo prescritti dai regolamenti, procedendo, se occorra, all'accertamento della contravvenzione (81).

Art. 82.

Ogni nave a vapore o ad altro motore meccanico, oltre alla visita di cui all'art. 78, va soggetta alla ispezione della macchina, di sei in sei mesi, se è addetta al trasporto dei passeggieri, e una volta all'anno in ogni altro caso.

L'ispezione è fatta a spese del proprietario e per cura delle autorità marittime o consolari.

I periti accertano:

a) se le caldaie, le macchine e gli accessori sono in buono stato e sono adatti alla navigazione, a cui si destina la nave;

b) il peso massimo che si può mettere sulle valvole di sicurezza;

c) il tempo in cui la macchina avrà bisogno di una nuova ispezione, se questo tempo sia minore di un anno o di sei mesi, rispettivamente.

Le disposizioni dell'art. 79 si applicano anche nell'ispezione delle macchine (82).

Art. 83.

La partenza della nave non può essere autorizzata se non sia giustificato l'adempimento di quanto è prescritto negli articoli precedenti (83).

CAPO VIII.

Del trasporto dei passeggieri

Art. 84.

Il trasporto dei passeggieri su navi a vela od a vapore è soggetto a particolare ispezione e vigilanza per parte dell'autorità marittima o consolare, secondo le norme prescritte dai successivi articoli (85).

Art. 85.

Il regolamento determina il numero massimo dei passeggieri secondo le qualità delle navi e dei viaggi, e stabilisce le condizioni per l'assetto interno della nave, per le provviste e la conservazione dei viveri, la dotazione di battelli ed attrezzi di salvamento, e tutte le altre regole e cautele opportune (86).

Art. 86.

Qualunque sia la natura del viaggio ed il numero delle persone imbarcate, l'autorità marittima può vietare l'imbarco d'individui ammalati o convalescenti di lunga e grave malattia.

Qualora per tal ragione una persona imbarcata debba lasciarsi a terra, deve essere sbarcata con essa anche la sua famiglia, se lo richieda, ed è loro restituito quanto abbiano già pagato in conto del nolo (87).

Art. 87.

L'imbarco ed il trasporto in viaggi marittimi di lungo corso o di gran cabotaggio d'individui mentecatti, idioti, sordo-muti, ciechi o storpi o di cittadini italiani minori degli anni diciotto non è permesso, se non quando essi siano accompagnati da parenti o tutori, o vi sia persona che offra guarentia di assisterli durante il viaggio e di provvedere al loro mantenimento all'arrivo nel luogo di destinazione.

Salvo l'esercizio dei poteri disciplinari previsto agli articoli 91 e 432, il capitano, nel caso che una persona imbarcata commetta gravi disordini o rechi molestia o possa far male alla gente di bordo, ne fa rapporto alle autorità marittime o consolari nel luogo del primo approdo, e queste autorità ne possono ordinare lo sbarco.

La persona sbarcata per tal motivo non ha diritto alla restituzione del nolo, che già abbia pagato.

Tutti i passeggieri, all'atto dell'imbarco, devono consegnare le armi al capitano, il quale le custodisce per restituirle al momento dello sbarco, salvo il sequestro nei casi di legge (88).

Art. 88.

Salvo le disposizioni delle leggi sull'emigrazione, nei viaggi fuori dello stretto di Gibilterra e del canale di Suez, quando il numero degli individui imbarcati, compreso l'equipaggio, ecceda i centocinquanta, è obbligatorio l'imbarco di un medico, la scelta del quale è fatta in conformità delle leggi sanitarie (89).

Art. 89.

Il modo, con cui l'autorità marittima esercita la sua ispezione e vigilanza sul trasporto dei passeggeri, è determinato dal regolamento (90).

Art. 90.

Le precedenti disposizioni si applicano anche alle navi straniere che imbarcano passeggieri nei porti della colonia.

Esse sono soggette a particolare ispezione, da eseguirsi previo avviso al rispettivo agente consolare.

Per garantire l'adempimento delle obbligazioni e degli impegni assunti, i capitani di navi straniere devono dare cauzione nei modi e per la somma da determinarsi dal regolamento (90).

CAPO IX.

Della polizia di bordo

Art. 91.

Il capitano deve mantenere a bordo l'ordine e la polizia; tutte le persone imbarcate in qualsivoglia qualità gli devono rispetto ed obbedienza in tutto ciò che concerne l'ordine e la sicurezza della nave, la cura delle mercanzie ed il successo della spedizione.

A questo effetto il capitano può valersi del potere disciplinare concessogli da questo codice.

In nessun caso, salvo l'urgenza di servizio, può essere impedito alle persone imbarcate di presentarsi alle autorità marittime o consolari per reclami (92).

Art. 92.

Se a bordo di una nave si commetta, durante la navigazione, un delitto, la persona preposta al comando deve procedere a tenore dell'art. 420.

Nel caso di decesso avvenuto a bordo, il capitano procede a tenore del successivo art. 421 (93).

Art. 93.

Se nel corso del viaggio manchino o si guastino le provviste d'acqua o le vettovaglie, il capitano deve provvedere al bisogno della gente imbarcata con tutti i mezzi possibili.

A questo effetto egli deve procurare di rifornirsene dalle navi che incontri od altrimenti approdando al più vicino luogo, quando anche sia perciò necessario deviare dalla rotta (94).

Art. 94.

Se la gente dell'equipaggio non riceve la intera razione convenuta prima della partenza, od in mancanza di convenzione quella stabilita dal regolamento, mentre esistano a bordo provviste in sufficiente quantità o essendo queste mancate od alterate, sia possibile rifornirle, è dovuta all'equipaggio una indennità, salvo le pene incorse dal capitano.

Se la riduzione della razione sia necessaria per forza maggiore, è dovuto all'equipaggio l'equivalente in denaro. Il caso di forza maggiore deve risultare da un processo verbale, inserto nel giornale nautico e sottoscritto dagli ufficiali di bordo (95).

Art. 95.

Le persone dell'equipaggio, in numero non minore del terzo, possono reclamare contro la qualità o l'insufficenza dei viveri presso l'autorità marittima o consolare, e in difetto presso i comandanti delle Regie navi ed, in loro mancanza, presso l'autorità locale.

Il reclamo può anche essere fatto dal passeggiero.

Le suindicate autorità, previo accertamento del vero stato delle cose, ingiungono, ove ne sia il caso, al capitano, di provvedere immediatamente, e se questi non esegue l'ordine, provvedono d'ufficio, prendendo la somma necessaria a cambio marittimo sul corpo e sugli attrezzi della nave, o sussidiariamente facendo vendere o dando in pegno merci nel limite dei bisogni (96).

Art. 96.

Qualora abbia luogo l'imbarco clandestino di armi da fuoco o di armi bianche, di polvere, di materie inflammabili, devono tali oggetti essere sequestrati dal capitano e possono, a seconda dei casi, essere distrutti o custoditi per essere confiscati, compiuto il viaggio.

Il colpevole dell'imbarco clandestino è punito con la multa estensibile fino a lire duecento (97).

Art. 97.

Il capitano è responsabile degli oggetti e dei valori lasciati dalle persone morte a bordo.

Egli deve formarne inventario per renderne conto all'autorità marittima o consolare, nel modo stabilito dal regolamento (98).

Art. 98.

Gli oggetti indicati nell'articolo precedente, quando vi sia pericolo di deperimento e vi concorra altro giusto motivo, possono dall'autorità marittima o consolare essere posti in vendita.

Gli stessi sono distrutti dal capitano, redigendosene processo verbale, firmato dagli ufficiali di bordo e menzionato nel giornale nautico, quando il conservarli possa essere nocivo all' igiene di bordo (99).

Art. 99.

Se gli oggetti indicati nei due precedenti articoli non siano reclamati dagli aventi diritto nel termine di un anno dal giorno dell'avviso, nella forma stabilita dal regolamento, sono venduti all'asta pubblica.

Il prodotto dei medesimi e il denaro lasciato dal defunto, dedotte le spese, sono depositati in una cassa pubblica, per conto di chi spetta (100).

Capo X.

Della polizia della navigazione

Art. 100.

Le navi mercantili inalberano la bandiera conforme al modello e nei casi stabiliti dal regolamento.

Esse in corso di navigazione devono avere a bordo l'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio, o le carte provvisorie indicate nell'art. 101, il giornale nautico nei casi stabiliti dalla legge, i certificati relativi agli atti prescritti dagli articoli 77, 78, 79, 81 e 83 ed il certificato di stazzatura.

Queste disposizioni, eccetto quelle degli articoli 37 e 101, non sono applicabili alle navi da diporto, le quali restano anche esonerate dall'obbligo di tenere il giornale nautico (101).

Art. 101.

Se per infortunio od altro caso di forza maggiore si perdano in viaggio le carte di bordo, il capitano deve farne constare la perdita nel primo luogo di approdo all'ufficio di porto, od al Regio ufficiale consolare. Se l'approdo ha luogo in paese estero, l'ufficiale consolare munisce il capitano di carte provvisorie per continuare la navigazione.

Sono pure munite di un atto di nazionalità e di un ruolo provvisorii le navi che sieno costruite od acquistate all'estero per essere nazionalizzate (102).

Art. 102.

I comandanti delle navi da guerra dello Stato esercitano la sorveglianza di polizia sulle navi italiane in alto mare e in paese estero, ove non sia un ufficiale consolare.

A tal fine possono procedere alla visita della nave, all'ispezione delle carte di bordo, ricevere le denunzie e le querele dei capitani e delle persone imbarcate, e farsi consegnare le persone imputate o condannate per delitto.

Le navi, che manchino di alcuna delle prescritte carte di bordo o che abbiano carte di bordo false, sono condotte in un porto italiano od in quel porto straniero più vicino, in cui risieda un regio ufficiale consolare (103).

Art. 103.

Ogni nave da guerra dello Stato la quale incontri, in qualunque mare una nave italiana, che sia sospetta di esercitare la tratta di schiavi, è autorizzata a catturarla ed a condurla in un porto italiano od in quel porto straniero più vicino, in cui risieda un regio ufficiale consolare (104).

Art. 104.

Il capitano di nave italiana che incontra in navigazione o nei porti esteri una nave da guerra dello Stato, deve dare le informazioni e le notizie di cui sia richiesto (105).

Art. 105.

Il capitano deve obbedire alla chiamata delle navi da guerra di potenze amiche ed essendone richiesto giustificare la nazionalità della propria nave, sotto pena di decadere dalla protezione del Governo, qualora sia danneggiato in conseguenza del rifiuto.

Non è, però, tenuto in tempo di pace a sottoporsi ad alcuna visita o ad altro atto di giurisdizione per parte di navi da guerra estere, salvo quanto è stabilito relativamente ai paraggi soggetti alle crociere per impedire la tratta degli schiavi.

Il capitano, al quale sia fatta violenza, deve protestare e farne apposita relazione all'autorità competente (106).

Art. 106.

Appartiene esclusivamente al capitano di esercitare il comando della nave, in ciò che riguarda la manovra e la direzione nautica.

È nulla qualunque convenzione diretta ad eludere il disposto del presente articolo (107).

Art. 107.

Il comando della nave, in mancanza del capitano, appartiene di diritto al secondo, e in difetto agli altri ufficiali di coperta secondo il loro grado, e poi al nostromo, fino al primo luogo di approdo; dove, in mancanza delle disposizioni degli armatori, viene provveduto dall'autorità marittima o consolare, ai sensi dell'articolo 72 (108).

Art 108.

È vietato al capitano d'imbarcare sulla nave armi o munizioni da guerra, senza che siano descritte sul ruolo d'equipaggio dall'autorità marittima o dagli ufficiali consolari, sotto l'osservanza delle disposizioni del regolamento.

Non può farsi alcun aumento tanto nelle armi e munizioni, quanto negli uomini dell'equipaggio, senza l'autorizzazione dei suddetti funzionari (109).

Art. 109.

Il capitano per ciò che concerne la navigazione notturna o in tempo di nebbia e le manovre in genere per evitare gli abbordi, deve attenersi alle relative prescrizioni.

Inoltre, nell'entrata od uscita da un porto, in passaggi di canali ed in tutte le altre circostanze, in cui maggiori possono essere i pericoli, deve dirigere personalmente la nave assistito dagli ufficiali di coperta (110).

Art. 110.

Qualunque sia il pericolo, la nave non deve essere abbandonata se non dopo che il capitano e l'equipaggio abbiano, a fine di salvarla, esauriti tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica.

In ogni caso la nave non deve essere abbandonata senza che il capitano abbia sentito il parere di tutti gli ufficiali di bordo, il medico escluso, e di due almeno dei più provetti marinai.

Il capitano deve sempre essere l'ultimo a scendere da bordo; ed è in obbligo di salvare il giornale e le carte di bordo e quanto può degli oggetti di valore (111).

Art. 111.

Se una nave sia naufragata o per qualunque altro sinistro siasi perduta o abbia riportato gravi avarie e ogni qualvolta, in seguito ad uno scontro o altro accidente occorso alla nave, siano derivate ferite o la morte di qualche individuo, viene redatto analogo processo verbale e si procede dall'autorità marittima o dall'autorità consolare ad inchiesta sulla causa del sinistro e sulla condotta del capitano nei modi e nelle forme stabilite dal regolamento.

Qualora risultino motivi di sospetto sulla condotta del capitano o di altra persona, ne è fatta denunzia all'autorità giudiziaria (112).

Art. 112.

È vietato di dare asilo su navi italiane in paese straniero a persone ricercate per reati comuni (113).

Art. 113.

Salvo il disposto dell'art. 367 sui trasporti dei detenuti, il capitano di nave italiana deve dar ricovero agli individui della marineria italiana che si trovino abbandonati in paese estero, dove non risieda alcun ufficiale consolare.

Ha pure obbligo di ricevere a bordo quegli italiani che gli ufficiali consolari, per qualunque ragione, debbono far ritornare in patria, purchè il numero di detti individui non ecceda la proporzione di uno per ogni cinquanta tonnellate di stazza lorda.

Le spese di mantenimento e del nolo, così degli uni come degli altri, quando ne sia il caso, sono regolate e rimborsate nel modo stabilito dal regolamento (114).

CAPO XI.

Degli arrivi delle navi

Art. 114.

All'arrivo di navi italiane in un porto o in una rada della Colonia, il capitano deve subito presentarsi alla autorità marittima per l'adempimento degli obblighi sanitari e delle disposizioni contenute in questo Codice e nel Codice di commercio, presentando i recapiti sanitari, le carte di bordo ed il giornale nautico. La suddetta autorità ritira le carte di bordo, appone il visto sul giornale nautico pagina per pagina, annullando con righe gli spazi bianchi, cominciando dal giorno in cui principiò il viaggio, oppure dall'ultimo visto, in modo da assicurare l'inalterabilità del giornale stesso, e lo restituisce al capitano.

Nello stesso tempo l'autorità domanda al capitano se gli siano occorse avarie, ed, in caso di negativa, aggiunge al visto: nessuna dichiarazione di avaria.

Se vi sia dichiarazione di avaria l'autorità ritira copia, sottoscritta dal capitano, di quella parte del giornale che si riferisce alla detta avaria; e se nel giornale non ne sia fatta menzione, esige e riceve la dichiarazione giurata del capitano sull'avaria occorsa.

Dell'adempimento di questa formalità è fatta menzione nel giornale, che viene restituito al capitano.

Detta copia o dichiarazione viene poi consegnata al capo dell'ufficio di porto, il quale, in caso di avaria generale, procede subito ad investigazioni sommarie sulla natura, estensione e causa dell'avaria medesima e tresmette tutti gli atti all'autorità giudiziaria.

Nei porti esteri le operazioni indicate nei precedenti alinea sono fatte dall'autorità locale, alla quale prima si presenta il capitano, se quell'autorità sia a ciò autorizzata dalle leggi del paese o da trattati internazionali: altrimenti sono eseguite dai RR. consoli (115).

Art. 115.

Oltre quanto è disposto dall'articolo precedente, il capitano è obbligato di presentarsi personalmente, eccetto il caso di legittimo impedimento, non più tardi di 24 ore dall'arrivo, all'ufficio di porto nella colonia od all'ufficiale consolare in porto estero, e di consegnare i verbali e le carte processuali di cui agli articoli 421, 424 e 426.

Il capitano che non è obbligato a tenere il giornale nautico deve nell'egual termine denunciare all'autorità marittima o consolare i reati commessi a bordo.

Nei porti esteri, in caso di avaria generale, la cui dichiarazione non sia già stata ricevuta dall'autorità locale, come è disposto dal precedente articolo, il capitano deve presentare il giornale nautico all'ufficiale consolare immediatamente dopo l'ammissione a pratica (116).

Art. 116.

Il capitano di nave straniera, che approda, nei porti o nelle rade della colonia, può depositare le carte di bordo presso il console, ma deve osservare quanto è disposto dall'art. 114 per l'adempimento degli obblighi sanitari e deve far pervenire all'ufficio di porto, entro 24 ore dall'ammissione a pratica, un certificato del console, col quale si accerti il deposito di tali carte.

Questa disposizione non si applica al capitano di navi di nazioni estere, nei porti delle quali ai consoli italiani non sia permesso di avere in custodia le carte delle navi italiane.

In tal caso, il capitano deve depositare le carte di bordo all'ufficio di porto (117).

Art. 117.

Il capitano di una nave, così italiana come straniera, deve inoltre, all'arrivo in un porto o in una rada della colonia, anche in caso di rilascio volontario o forzato, consegnare all'ufficio di porto, entro il termine sopra stabilito, una nota dalla quale risulti il nome, il tonnellaggio e la linea d'immersione della nave, il nome dell'armatore o del raccomandatario, la qualità e quantità del carico e il numero degli uomini d'equipaggio e dei passeggieri (117).

Art. 118.

Il capitano di nave italiana è tenuto a dare circa il viaggio agli uffici di porto ed all'ufficiale consolare del luogo dell'approdo quelle informazioni delle quali sia richiesto.

Deve inoltre, quando ne sia richiesto, presentare alle autorità marittime nello Stato o nella colonia ed agli ufficiali consolari all'estero le persone dell'equipaggio ed i passeggieri, per quei confronti che sieno del caso (118 e 119).

CAPO XII.

Dei naufragi e dei ricuperi

Art. 119.

Il capitano di nave italiana, il quale incontri altra nave, anche nemica, in pericolo di perdersi, deve accorrere in suo aiuto e prestarle ogni possibile assistenza (120).

Art. 120.

Il capitano di nave che abbia prestato soccorso ad un'altra ha diritto al risarcimento dei danni.

Se il soccorso sia stato prestato con rischio della nave o delle persone, viene inoltre corrisposto un premio, che non può eccedere il decimo del valore degli effetti salvati.

Tanto pei danni quanto pel premio, di cui sopra, compete sulla nave, sui noli e sul carico, privilegio che prende grado dopo le spese di giustizia e prima degli altri privilegi ammessi dalle leggi commerciali (121).

Art. 121.

Nel caso di naufragio od altro sinistro di qualche nave sulle coste della colonia, si provvede dall'ufficio di porto al soccorso dei naufraghi. Qualsiasi altra autorità del luogo deve accorrere a coadiuvare l'autorità marittima.

In mancanza di quest'ultima, spetta ad ogni altra autorità governativa del luogo di dare i primi e necessari provvedimenti.

L'autorità che procede al salvataggio, oltre quanto è disposto nell'art. 186, ha facoltà di richiedere la forza pubblica ed il servizio di qualunque persona (122).

Art. 122.

In mancanza del capitano, dei proprietari, degli assicuratori della

nave o del carico o dei loro mandatari legalmente autorizzati, la gestione del ricupero e le disposizioni per la custodia degli oggetti raccolti spettano esclusivamente all'autorità marittima (123).

Art. 123.

Se la nave è di bandiera straniera, l'ufficio di porto ne informa immediatamente l'autorità consolare dello Stato a cui la nave appartiene, e, qualora essa ne faccia domanda, le lascia la cura del salvataggio, limitandosi a prestarvi il suo concorso quando ne sia richiesto (124).

Art. 124.

Chiunque abbia raccolto o ricuperato oggetti provenienti da naufragio o da altro sinistro di mare deve farne immediatamente la consegna all'autorità marittima o consolare, e in mancanza di queste all'autorità locale od alla persona che dirige le operazioni del ripero. Egli ha soltanto diritto al rimborso delle spese e ad una mercede per le fatiche del ricupero (125).

Art. 125.

La retribuzione delle persone accorse al salvataggio e di quelle che hanno somministrato mezzi di rimorchio o di alaggio, macchine, attrezzi ed utensili, è regolata dalle autorità indicate negli articoli 11 e 18, secondo la importaza delle cose salvate, la sollecitudine con cui fu reso il servizio ed il pericolo corso nell'eseguire il salvamento (126).

Art. 126.

Nessuna convenzione o promessa di mercede per assistenza al salvataggio, tanto della nave quanto delle persone o mercanzie, è obbligatoria, se sia stata fatta in pieno mare o al momento del sinistro (127).

Art. 127.

Le persone dell'equipaggio sono sempre obbligate a lavorare pel ricupero della nave, degli attrezzi e del carico (128).

Art. 128.

Se pel ricupero, al quale procede d'ufficio l'autorità marittima, occorra d'urgenza un'anticipazione di danaro, questo è fornito nel modo che prescrive il regolamento (129).

Art. 129.

L'autorità marittima, che dirige il salvataggio, ha facoltà di mettere in vendita le merci e gli oggetti che non si possono conservare o la custodia dei quali importi una spesa grave.

La stessa autorità può pure ordinare la vendita degli altri oggetti salvati, quando tale provvedimento sia necessario per rimborsare il denaro anticipato secondo il precedente articolo, per soddisfare le spese di ricupero, per provvedere agli alimenti ed al rimpatrio dell'equipaggio o per pagare le indennità di trasferimento dei funzionari di porto (130).

Art. 130.

Compiute le operazioni di ricupero, l'autorità marittima diffida, per mezzo di avvisi al pubblico, gl'interessati di giustificare il loro diritto ad ottenere la consegna degli oggetti ricuperati.

Trascorso un anno dalla pubblicazione degli avvisi, senza che siano comparsi gli aventi diritto agli oggetti salvati, il capitano di porto ne fa eseguire la vendita e consegnare il prezzo alla cassa dei depositi della gente di mare, per conto di chi spetta (131).

Art. 131.

Decorsi cinque anni dalla pubblicazione degli avvisi, senza che alcuno abbia presentato reclamo, o nel caso che i reclami sieno stati rigettati con sentenza passata in giudicato, il prodotto della vendita si attribuisce all'erario della colonia (132).

Art. 132.

Sul prodotto della vendita della nave e del carico sono privilegiato nell'ordine seguente:

1° le spese di vendita;

2° le spese di salvataggio e custodia degli effetti raccolti, comprese le rimunerazioni delle persone accorse al salvataggio e le indennità di trasferimento dei funzionari di porto.

Sugli avanzi della nave e sui noli sono privilegiati gli alimenti del capitano e dell'equipaggio, la spesa pel rimpatrio e pei salari; indi i crediti privilegiati a termini delle leggi commerciali (133).

Art. 133.

Coloro che trovino in alto mare una nave abbandonata e riescano a metterla in salvo in uno dei porti della colonia, sono tenuti a farne denunzia all'autorità marittima entro ventiquattro ore dall'approdo.

Se il ricupero ha avuto luogo fuori vista di terra, gli inventori hanno diritto, oltre al rimborso delle spese, all' ottavo del valore della nave e del carico salvato.

Se invece la nave sia trovata in vista di terra, coloro che l'hanno salvata hanno diritto al rimborso delle spese e ad una ricompensa, come è stabilito all'art. 120 (134).

Art. 134.

Le merci, gli attrezzi, i vestimenti, i valori e gli altri oggetti di ignota provenienza, trovati in mare, a galla, sott' acqua o sulla spiaggia, o nei porti, nelle darsene, nei fossi o canali, lungo il litorale dello Stato o della colonia, a meno che il loro valore sia minore di lire cinque, devono dagli inventori denunciarsi entro ventiquattro ore all'autorità marittima locale.

Gli inventori che abbiano messo in salvo e denunciato entro il termine sopra stabilito alcuno degli oggetti suddetti, hanno diritto, oltre al rimborso delle spese di ricupero, ad un premio ragguagliato al terzo del valore netto delle cose salvate, se si tratta di oggetti trovati a galla o sott'acqua e calcolato come nell'art. 718 del Codice civile, se si tratta di oggetti trovati sulle spiagge, calate o moli delle indicate località, o di cetacei che si sieno arenati sul litorale della Tripolitania e della Cirenaica, la proprietà dei quali spetta alla colonia.

Qualunque oggetto che abbia interesse artistico, archeologico o storico deve essere denunciato e consegnato immediatamente all'autorità marittima, che ne riferisce subito all'autorità competente (135).

Art. 135.

Nei casi previsti nei precedenti due articoli, il capitano di porto provvede al ritiro ed alla custodia o vendita delle cose salvate, ed alla pubblicazione degli avvisi, come all'art. 130, tranne nel caso di arenamento di cetacei e di quello previsto dall' ultimo capoverso dell'articolo precedente.

Qualora il residuo delle cose ricuperate o del loro valore non sia reclamato dagli aventi diritto, nel termine di anni cinque nei casi previsti dall'art. 133, ed entro quello di un anno nei casi previsti dall'art. 134, o quando i reclami sieno stati rigettati con sentenza passata in giudicato, il detto residuo è devoluto all' inventore (136).

Art. 136.

Se una nave sia sommersa senza lasciar traccia apparente sulle acque, il capitano di porto del compartimento marittimo, in cui è avvenuto il sinistro, ne pubblica immediatamente avviso particolareggiato.

Qualora, entro il termine di due mesi dalla fatta pubblicazione, i proprietari o gli interessati nella nave o nel carico non compariscano a dichiarare di volere operarne il ricupero, o comparendo lascino trascorrere quattro mesi senza por mano alle operazioni, o dopo avervi posto mano le abbandonino per un termine di altri quattro mesi, da decorrere dal giorno in cui sieno stati posti in

mora a proseguirle, le cose sommerse si ritengono come abbandonate e vanno a profitto dell'erario della colonia, salvo il prescritto dagli articoli 171 e 173 (137).

Art. 137.

Nei casi previsti dagli articoli 133 e 134, l'equipaggio della nave che abbia trovato gli oggetti abbandonati o perduti ha parte nel premio che spetta alle navi nel modo che segue:

se l'arruolamento è a parte, il premio è compreso negli utili del viaggio e ripartito nelle medesime proporzioni;

se l'arruolamento è a mese od a viaggio, metà del premio appartiene agli armatori, e l'altra metà è ripartita fra le persone dell'equipaggio in proporzione dei rispettivi salari.

Qualora per operare il salvataggio siasi dovuto prolungare il viaggio, l'arruolato a viaggio ha inoltre diritto all'aumento di salario secondo le leggi commerciali (138).

Art. 138.

Nel caso che il salvataggio o l'assistenza sia stato prestato da nave italiana a nave straniera o viceversa, o abbia avuto luogo tra navi straniere di diversa bandiera, e quando si tratti di rimunerazione di servizi prestati da terra a nave straniera, si applica la speciale Convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910, approvata con legge del 12 giugno 1913, n. 606, nei limiti e nelle forme previste dalla medesima Convenzione.

CAPO XIII.

Della pesca

Art. 139.

All'esercizio della pesca marittima nelle acque della Tripolitania e della Cirenaica si applicano le speciali disposizioni vigenti in materia.

CAPO XIV.

Dei depositi della gente di mare

Art. 140.

Nei capoluoghi di circoscrizione, designati dal regolamento, è stabilita una cassa sotto la denominazione di Cassa dei depositi della gente di mare, la quale è amministrata dai rispettivi capitani di porto (150).

Art. 141.

Questa Cassa è destinata a ricevere provvisoriamente:

1° le somme o gli oggetti preziosi provenienti da successioni di individui della gente di mare morti in navigazione od in paese straniero;

2° il prodotto dei salvataggi delle navi naufragate sulle coste della Colonia od all'estero;

3° il prodotto degli oggetti trovati sulle spiagge o ricuperati in mare;

4° le somme per sicurezza di diritti o rimborsi all'erario o qualunque altra che fosse in controversia, da liquidarsi tanto in favore dell'erario, quanto della gente di mare.

Le norme per la contabilità di detta Cassa sono determinate dal regolamento (151-153).

CAPO XV.

Disposizioni generali

Art. 142.

Il trasporto di merci da uno all'altro porto della colonia è riservato esclusivamente alle navi italiane, salvo i casi nei quali speciali trattati o convenzioni dispongano altrimenti (legge 11 luglio 1904, n. 355).

Art. 143.

Le persone addette ai servizi di navigazione o di porto devono obbedienza ai capi degli uffici di porto, agli ufficiali consolari ed ai comandanti delle navi da guerra dello Stato, che si trovano in alto mare, o nei paesi esteri, in cui non risieda alcun ufficiale consolare; e sono obbligati ad eseguire quanto venga loro ordinato dai medesimi pel vantaggio comune, per l'onore della bandiera e nell'interesse del servizio marittimo.

Essi sono inoltre tenuti a presentarsi alle autorità suddette su semplice loro richiesta (154).

Art. 144.

Occorrendo una somma di danaro per provvedere al ritorno, o alla assistenza di marinai naufragati od altrimenti abbandonati per eventi della navigazione, l'anticipazione è disposta dal governatore nel modo determinato dal regolamento (155).

TITOLO III.

Del servizio dei porti e delle spiagge

CAPO I.

Del lido del mare e delle spiagge

Art. 145.

Fanno parte del demanio pubblico marittimo il lido e le spiagge del mare, i porti, le darsene, le lagune, i canali, i fossi marittimi, i seni e le rade, con le opere di pertinenza dell'Amministrazione ivi esistenti.

Il lido è quella parte del litorale che si estende fin dove arrivano le massime mareggiate ordinarie.

La spiaggia è il terreno adiacente al lido, atto a servire ai pubblici usi del mare. Nei casi in cui la spiaggia non sia delimitata dall'autorità competente, essa si estende dal lido al confine di ogni altra proprietà pubblica o privata.

Qualora nel lido o nella spiaggia ovvero nelle zone adiacenti si trovino proprietà o altri diritti di privati o di enti pubblici, tali diritti, qualunque ne sia il titolo, non possono estendersi sui terreni ulteriormente abbandonati dal mare.

Spetta unicamente all'autorità amministrativa la dichiarazione dei singoli elementi d'ordine tecnico ed amministrativo propri al demanio pubblico marittimo (157).

Art. 146.

La delimitazione del demanio pubblico marittimo è stabilita mediante decreto del governatore. Coloro che possono avervi interesse sono invitati a far valere le loro ragioni e ad assistere alle operazioni sul luogo, con osservanza delle forme stabilite nel regolamento.

Chi non abbia fatto valere alcuna pretesa od opposizione in sede amministrativa, malgrado l'invito con apposita citazione, non può mai esigere che sia modificata o revocata la dichiarazione del demanio marittimo, fatta a norma della prima parte di questo articolo.

L'Amministrazione ha facoltà in questo caso di soddisfare ogni ragione di lui mediante un'indennità corrispondente al giusto prezzo dei beni o diritti che gli spettano, da valutarsi con riguardo esclusivo allo stato dei medesimi anteriormente al decreto.

Qualora in una parte dei beni del demanio pubblico marittimo siano venuti a cessare gli elementi di ordine tecnico ed amministrativo indicati nell'articolo precedente, può esserne fatta dichiarazione mediante decreto del governatore (157).

Art. 147.

Nei beni del demanio pubblico marittimo, nelle loro pertinenze di ogni specie e nei mari della colonia è vietata qualsiasi occupazione e qualsiasi innovazione a chi non abbia ottenuto il permesso

preventivo dall'autorità marittima. Ad essa spetta ordinare e fare eseguire, a spese del contravventore, la distruzione, la modificazione, la cessazione di qualsiasi opera od uso che contravvenga a tale divieto, salva l'azione penale contro i responsabili (159).

Art. 148.

Possono essere stabilite particolari limitazioni all'uso e al godimento delle proprietà contigue o prossime ai beni del demanio pubblico marittimo, per motivi di utilità pubblica da dichiararsi con le norme per l'espropriazione per pubblica utilità vigenti in colonia.

Spetta ai proprietari un'indennità da stabilirsi con le suddette norme.

In ogni decreto relativo a questo oggetto devono essere specificatamente indicate le località e le zone, alle quali s'intende applicare il suddetto vincolo, e le distanze dai confini del demanio marittimo o dal mare, entro le quali il medesimo ha vigore.

Nella stessa forma può essere deliberata la riduzione o cessazione del divieto.

CAPO II.

Concessioni e autorizzazioni in materia di demanio marittimo

Art. 149.

In via amministrativa possono essere date in concessione parti del demanio pubblico marittimo o zone dei mari della Colonia ad enti pubblici od ai privati solo per tempo determinato.

Tali concessioni temporanee sono fatte mediante decreto del ministro delle colonie.

Le forme del procedimento amministrativo per l'esame delle domande di concessione e per l'accertamento preventivo degl'interessi dei terzi, sono stabilite nel regolamento, che indica anche i casi ed i modi di ricorso, di pubblicazione delle domande e dei relativi decreti (158).

Art. 150.

Le concessioni possono essere revocate in tutto od in parte:

a) per motivi d'interesse pubblico prevalente;

b) per essere venuto a mancare il fine o l'oggetto della concessione;

c) per non essere stato attuato nei limiti di tempo stabiliti o per essere stato sostanzialmente mutato il fine o l'oggetto della concessione o per non essere state osservate le condizioni imposte nel decreto.

La revocazione è pronunziata con decreto motivato dal ministro delle colonie.

Il concessionario non ha diritto a indennità o compenso, qualunque sia la causa per cui è decretata la revoca.

Se, tuttavia, questa avvenga per i motivi indicati nella lettera *a)* si fa luogo, secondo i casi, ed in misura proporzionale, alla restituzione o riduzione dei canoni, e il concessionario, in mancanza di particolare convenzione, ha diritto al rimborso totale o parziale delle spese utilmente sostenute per l'esecuzione del contratto. Si tiene anche conto del tempo per il quale il concessionario ha usufruito dell'opera e di ogni altro valore ulteriormente utilizzabile.

Se la revocazione è parziale, è in facoltà del concessionario di rinunziare totalmente alla concessione, purchè ne faccia espressa dichiarazione all'autorità concedente nel termine di sessanta giorni dalla comunicazione del decreto.

La revocazione delle concessioni per le cause indicate alle lettere *b)* e *c)* non dà diritto a compensi od indennità e non pregiudica il diritto dell'Amministrazione al risarcimento dei danni sofferti.

Art. 151.

In considerazione dell'oggetto o dei fini della concessione, l'Amministrazione pubblica può assumere obblighi speciali verso il concessionario. In questo caso l'occupazione dei beni del demanio pubblico marittimo o di zone dei mari della colonia e le relative condizioni vengono stabilite mediante contratto da stipularsi secondo le norme prescritte dal regolamento.

Art. 152.

I capitani o gli ufficiali di porto capi di compartimento o di circondario, nei limiti delle rispettive giurisdizioni, possono rilasciare, nei modi e nelle forme determinate dal regolamento, l'autorizzazione di occupare parti del demanio pubblico marittimo o dei mari della colonia, per la durata non superiore ad un anno, per qualunque scopo, che non richieda opere di natura permanente.

L'autorizzazione può essere revocata, per qualunque causa, dalla autorità marittima competente o dal ministro delle colonie, senza che vi sia diritto ad indennità. Spirato il termine o pronunziata la revocazione, l'autorità marittima può fare sgombrare a spese dell'interessato la parte occupata, previa intimazione scritta, ed anche in pendenza di ricorso.

Art. 153.

Tutte le concessioni s'intendono fatte con riserva delle ragion dei terzi e sono soggette alle tasse ordinarie.

Art. 154.

Nelle concessioni dei beni del demanio pubblico marittimo o di zone dei mari della colonia, comprese le concessioni indicate nell'art. 152, spetta sempre la preferenza alle domande relative all'impianto od ampliamento di opere, che riguardano la costruzione navale o che hanno attinenza diretta coi servizi marittimi o con la pesca.

Qualora avvenga che la stessa parte di beni demaniali marittimi o di zone marittime sia chiesta da diverse persone, spetta la preferenza a chi dimostri di voler destinare la concessione ad opera di maggiore utilità per i fini indicati nel precedente alinea, ovvero subordinatamente, per altri di maggiore interesse della navigazione, del commercio e delle industrie.

Art. 155.

La misura del canone o degli altri corrispettivi è fissata dal Ministero delle colonie e, nel caso dell'art. 152, dal capitano od ufficiale di porto.

Art. 156.

Il ministro delle colonie ha facoltà di risolvere una concessione nel caso di morte o di fallimento del concessionario, sentiti gli interessati.

È risoluta di diritto una concessione che sia stata in qualunque modo trasferita ad altri, a meno che il trasferimento sia stato permesso nell'atto di concessione o consentito dall'autorità concedente.

Art. 157.

Al termine della concessione e nei casi di revocazione, rinunzia e risoluzione previsti nei precedenti articoli, il concessionario è obbligato a restituire all'autorità marittima concedente le zone ridotte in pristino stato, salvo, a quest'ultimo riguardo, le particolari condizioni stabilite nell'atto relativo.

Nel caso di risoluzione per morte o per fallimento, qualora l'autorità preferisca di far proprie le opere eseguite, è dovuto un compenso corrispondente all'utilità che effettivamente l'Amministrazione ne ritrae per godimento diretto o per effetto di nuove concessioni.

Art. 158.

L'estrazione di arene, pietre, ghiaia o di altri materiali e la raccolta delle alghe nelle zone demaniali marittime e nei mari della colonia, quando non siano oggetto di una concessione in conformità delle disposizioni precedenti, possono essere eseguite libera

nente nei luoghi che sono fissati dal regolamento e con le cautele stabilite dal capitano o ufficiale di porto (160-162).

Art. 159.

Tutte le innovazioni nelle opere contemplate nell'atto di concessione, per le quali non siasi ottenuta l'approvazione dell'autorità concedente, la continuazione dell'occupazione di beni di demanio marittimo o di mari della colonia dopo che l'esercizio della concessione sia cessato per qualsiasi motivo, compresi i casi di revoca, rinunzia o risoluzione, sono considerate come contravvenzioni e punite con l'ammenda fino a lire mille.

CAPO III.

Della polizia amministrativa e della sicurezza dei porti

—

Art. 160.

I capi degli uffici di porto provvedono nei luoghi di loro giurisdizione al servizio marittimo, regolando e vigilando:

a) l'entrata e l'uscita delle navi;

b) gli ancoraggi e gli ormeggi;

c) l'imbarco e lo sbarco di passeggeri;

d) l'imbarco e lo sbarco e il deposito delle merci e delle zavorre;

e) l'uso dei fuochi e le precauzioni contro gli incendi;

f) tutto quanto concerne la polizia e la sicurezza del porto o della rada e delle sue dipendenze.

L'ingerenza degli ufficiali di porto nei bacini commerciali (docks) è regolata negli atti di concessione o da particolari disposizioni (163).

Art. 161.

Gli scali, le calate, i moli, nei quali faccia capo od abbia diramazione qualche ferrovia, sono sotto la giurisdizione dell'ufficio di porto e l'Amministrazione ferroviaria non ha ingerenza in quei luoghi se non per quanto riguarda l'esercizio della ferrovia (164).

Art. 162.

Nei porti nei quali da enti pubblici o dai privati sieno impiantati pontili o collocate sugli scali, sulle calate o sui moli mancine, grue od altri meccanismi per l'imbarco e lo sbarco delle merci, l'esercizio dei medesimi deve essere regolato d'accordo con l'ufficio di porto, ed a questo rimane ogni sorveglianza di polizia tanto sulle macchine quanto sulle persone addette al loro maneggio.

Le relative tariffe devono essere approvate con decreto del governatore (165).

Art. 163.

Le persone addette alla marina, gli zavorrai, gli interpreti, gli spedizionieri ed agenti marittimi, i rivenditori di commestibili, gli scaricatori, i facchini e gli operai in genere, nonchè gl'imprenditori di trasporti, industrie e lavori marittimi, quando esercitino nei porti, seni, darsene, spiagge e canali lungo il litorale della colonia, sono soggetti all'autorità marittima locale e tenuti all'osservanza dei regolamenti che li riguardano (166).

Art. 164.

Nessuna nave od altro galleggiante, eccettuati i battelli piloti ed i rimorchiatori, deve accostarsi alle navi che arrivano in porto prima che queste abbiano adempiute le formalità prescritte dalle leggi di sanità e di sicurezza pubblica (167).

Art. 165.

Le navi non devono entrare nell'interno dei porti per ormeggiarvisi, se prima non abbiano sbarcata la polvere e scaricate le armi da fuoco che siano a bordo, eccetto il caso di forza maggiore e purchè ne sia fatta immediata dichiarazione.

I capitani, che vogliono caricare o scaricare merci facilmente infiammabili, devono prima avvisarne l'ufficio di porto per i provvedimenti di precauzione che possono occorrere.

In caso d'incendio nel porto o sulle calate o nei vicini quartieri della città, i capitani delle navi devono riunire i loro equipaggi ed eseguire tutte le disposizioni, che sieno date dalla autorità marittima (168).

Art. 166.

Il regolamento provvede a tutto quanto riguarda l'ormeggio delle navi, l'approdo agli scali, il maneggio della zavorra, l'uso dei fuochi ed in generale la sicurezza e la polizia degli ancoraggi (169).

Art. 167.

In caso di necessità o quando non siano eseguiti gli ordini dati, gli ufficiali di porto hanno facoltà di far ormeggiare o disormeggiare le navi, rinforzare gli ormeggi ed eseguire di propria autorità ogni altra manovra necessaria, a spese delle navi stesse.

Gli ufficiali di porto possono pure, in caso di estrema urgenza, senza altra formalità che due ingiunzioni verbali, far tagliare gli ormeggi delle navi, che gli equipaggi abbiano rifiutato di mollare (170).

Art. 168.

Qualsiasi nave che non abbia equipaggio deve avere a bordo almeno un guardiano.

Trovandosi la nave ancorata in andana od in vicinanza di moli od in altre località, nei quali possa occorrere di mollare gli ormeggi o fare altra manovra, deve sempre esservi a bordo il numero di persone necessarie (171).

Art. 169.

Le navi, tanto all'arrivo quanto alla partenza dai porti o dalle spiaggie della colonia, devono avere la bandiera spiegata (172).

Art. 170.

Nessuna nave può partire dal porto o dalla spiaggia, dove è ancorata, senza permesso dell'autorità marittima.

Non può essere rilasciato il permesso se non siano stati soddisfatti i diritti dovuti all'erario, adempiute le formalità e prescrizioni di polizia ed osservate le disposizioni del regolamento.

Il permesso di partenza è valido fino a tutto il giorno successivo a quello in cui fu rilasciato (173).

Art. 171.

È vietato di gettare terra, pietre e materiali di qualunque sorta nei porti, nelle rade, nei canali navigabili e loro dipendenze o alla loro imboccatura ed anche all'esterno, dentro un perimetro che è determinato dall'autorità marittima in quei luoghi in cui speciali ragioni consiglino questo provvedimento.

Se sui margini dei canali navigabili, delle calate o dei moli sieno stabiliti depositi od officine per qualche traffico od arte, il cui esercizio renda impossibile evitare gli interramenti delle acque sottoposte, devono gli esercenti sopportare le spese necessarie per estrarre di mano in mano l'ingombro, secondo gli ordini dell'autorità marittima.

Se nelle operazioni d'imbarco, di sbarco o di trasbordo e particolarmente nel maneggio della zavorra, malgrado le cautele prescritte, venga a sommergersi alcuna parte degli oggetti o dei materiali e non sia subito estratta dagli interessati, tutte le spese per l'estrazione dell'ingombro saranno pagate, secondo i casi ed a giudizio dell'autorità marittima, dai capitani delle navi o dai conduttori delle barche destinate alle operazioni anzidette (174).

Art. 172.

Le navi non più atte alla navigazione che si trovano nei porti, nelle darsene, nei fossi o canali od in altri luoghi d'ancoraggio, non possono dai proprietari destinarsi a magazzini o luoghi di de-

posito o ad altro uso qualunque, ma devono demolirsi, quando ciò sia ordinato dalla autorità marittima.

Se gli ordini non sieno eseguiti, l'autorità marittima fa eseguire la demolizione della nave a spese del proprietario.

L'autorità marittima ha inoltre facoltà di vietare che rimangano in porto navi in disarmo o destinate alla demolizione o galleggianti che producano ingombro.

Nel caso che gli ordini non sieno eseguiti, si provvede di ufficio a spese e rischio del proprietario (175).

Art. 173.

Se qualche nave o galleggiante resti sommerso nell'interno d'un porto o di altra stazione marittima o di un canale di accesso, i proprietari devono curarne il ricupero e sgombrare il fondo a loro spese entro il termine fissato dall'ufficio di porto, previa perizia; altrimenti la nave s'intende abbandonata allo Stato, ed è quindi provveduto di ufficio all'estrazione dell'ingombro (176).

Art. 174.

Gli uffici di porto invigilano perchè non siano recati guasti alle calate, ai moli, agli scali, agli argini, alle mede, ai gavitelli, alle boe ed ai corpi morti in generale o ad altre opere di proprietà dello Stato.

Verificandosi qualche danno, l'autorità marittima lo accerta per mezzo di perizia e ne cura il rimborso a carico del responsabile.

I reclami contro l'ingiunzione dell'autorità marittima non possono sospendere il pagamento, salvo i diritti al rimborso da farsi valere avanti il magistrato competente (177).

Art. 175.

Non si possono lasciare depositate merci od altri oggetti sui moli, sulle calate e sugli scali, e su altri luoghi nei porti e nelle darsene senza il permesso dell'autorità marittima ed il pagamento dei relativi diritti.

Non ostante tale licenza ed il pagamento dei diritti anzidetti, l'ufficio di porto, scorso il tempo della licenza, ed anche prima se il bisogno lo richieda, può ordinare la rimozione degli oggetti come sopra depositati ed in caso d'inosservanza vi procede d'ufficio a spese dei proprietari (178)

Art. 176.

Lungo le sponde dei canali o rivi, che sboccano in un porto, devono i proprietari fronteggianti costruire i muri di sponda occorrenti.

Per la costruzione di questi muri si osservano le norme stabilite dall'autorità competente.

Parimente nessuna apertura di cave di pietra od altro lavoro di considerevoli escavazioni può farsi senza il consenso dell'autorità marittima (179).

Art. 177.

È vietata la pesca nei porti, nelle darsene, nei canali e fossi senza il permesso dell'autorità marittima.

È pure vietato nei detti luoghi di sparare armi da fuoco e di accendere sostanze esplosive a bordo e a terra, senza un particolare permesso dell'autorità marittima (180).

CAPO IV.

Della polizia giudiziaria dei porti e delle rade.

Art. 178.

Le attribuzioni di polizia giudiziaria pei reati comuni commessi nei porti sono esercitate dall'autorità marittima, salvo che esista uno speciale ufficio di pubblica sicurezza pel servizio del porto (181).

Art. 179.

Nel caso di disordini sopra navi estere ancorate od ormeggiate nei porti, nelle rade o nei canali, l'autorità marittima o di pubblica sicurezza, appena ne abbia notizia, interviene per impedire ulteriori disordini, avvertendone immediatamente il rappresentante consolare della nazione (182).

Art. 180.

È vietato ai capitani di navi di qualunque bandiera ed ai conduttori e proprietari di galleggianti di dare asilo a bordo a condannati a pena restrittiva della libertà personale od a persone contro le quali sia stato emesso mandato di cattura od a disertori delle truppe di terra e di mare (183).

Art. 181.

È parimente vietato di dare alloggio sulle navi ancorate od ormeggiate nei porti, nelle rade, o nei canali dello Stato o della colonia, tanto in armamento che in disarmo, a persone estranee all'equipaggio anche col titolo di guardiani, senza il permesso dell'autorità marittima.

Questa può obbligare i capitani a licenziare i guardiani, i quali sieno stati condannati per i reati indicati negli articoli 30 *b* e 64 *b*, o ammoniti come oziosi o vagabondi o come persone sospette ai termini della legge di pubblica sicurezza, o che per cattiva condotta sieno noti all'autorità di pubblica sicurezza (184).

Art. 182.

Gli agenti degli uffici di porto nell'esecuzione delle ronde hanno facoltà di visitare, sì di giorno che di notte, qualunque nave o galleggiante, le tettoie, le baracche ed altri luoghi chiusi, situati nel porto o sulla spiaggia.

Nessuno può rifiutarsi, quando ne sia richiesto, di dare ai detti agenti il proprio nome, cognome e le altre indicazioni richieste.

Gli agenti stessi hanno facoltà di procedere ad arresti delle persone colte in flagrante.

Le ribellioni, gli oltraggi, le violenze o vie di fatto verso gli agenti degli uffici di porto nell'esercizio delle loro funzioni od a causa di esse, si considerano come fatti agli agenti della forza pubblica (185).

Art. 183.

Gli individui appartenenti alla gente di mare nazionali o stranieri e qualunque altro che eserciti un commercio, un'arte od un mestiere nel porto, devono presentarsi ad ogni chiamata dell'autorità marittima (186).

CAPO V.

Dei battelli ed altri galleggianti pel servizio dei porti

Art. 184.

Le barche destinate al trasporto delle persone e delle merci, i pontoni, i battelli addetti alla pesca o da diporto, ed ogni altro galleggiante che si trovi nei porti, nelle rade, nei canali e fossi navigabili, sono sottoposti alla vigilanza dell'autorità marittima.

Nessun può essere ammesso ad esercitare l'arte di barcaiuolo, a condurre chiatte, pontoni, navicelli da diporto e qualunque altro galleggiante, senza una licenza dell'ufficio di porto da concedersi alle condizioni stabilite dal regolamento (187).

Art. 185.

L'individuo munito di licenza per condurre un battello nel porto, se sia condannato per i reati indicati negli articoli 30 *b* e 64 *b*, è privato della licenza di esercizio.

L'ufficio di porto ha inoltre facoltà di ritirare la licenza agli individui condannati per contrabbando o ammoniti o ritenuti sospetti, ai termini della legge di pubblica sicurezza (189).

Art. 186.

Chiunque intenda stabilire nelle acque della colonia servizi di pi-

roscafi pel rimorchio, deve munirsi di apposita licenza dell'autorità marittima, ed uniformarsi alle prescrizioni del regolamento.

La licenza non può essere concessa a chi non sia cittadino o suddito italiano.

I conduttori dei piroscafi rimorchiatori sono tenuti alla semplice richiesta dell'ufficio di porto di prestare aiuto per la salvezza ed il rimorchio delle navi pericolanti. In caso di rifiuto si applicano le pene stabilite dall'art. 387 (190).

Art. 187.

L'autorità marittima, oltre a quanto è disposto nell'art. 172, deve provvedere annualmente alla ispezione delle chiatte e degli altri galleggianti e decide inappellabilmente quali sieno da demolire, perchè fuori d'uso, e quali da riparare.

Qualora gli ordini dell'autorità non sieno eseguiti nel termine prefisso, se era stata ordinata la demolizione del galleggiante, l'ufficio di porto la fa eseguire a spese del proprietario; se erano state ordinate riparazioni, il proprietario incorre nelle pene prescritte da questo Codice e dal regolamento.

Contro gli ordini dell'autorità marittima è ammesso il ricorso al governatore con effetto sospensivo, salvo il caso d'urgenza (191).

CAPO V.

Dei piloti pratici locali

Art. 188.

In ciascuno dei porti ed altri luoghi di ancoreggio, in cui ne sia riconosciuta la convenienza, è stabilito un servizio di piloti pratici, ai quali esclusivamente è riservato l'esercizio del pilotaggio locale (192).

Art. 189.

Nessuno può essere nominato pilota se non sia cittadino o suddito italiano, salvo il disposto dell'art. 442.

Le altre condizioni per essere nominati piloti e le norme del servizio sono determinate dal regolamento (193).

Art. 190.

Il pilota condannato per i reati indicati negli articoli 30 *b* e 61 *b*, è cancellato dal registro, e non vi è riammesso se non dopo ottenuta la riabilitazione (194).

Art. 191.

La mercede dei piloti è fissata con tariffa da stabilirsi con decreto del governatore (195).

Art. 192.

Ogni promessa di mercede maggiore di quella portata dalla tariffa, fatta in momento di pericolo della nave, è nulla (196).

Art. 193.

I pescatori ed altra gente di mare, qualora in assenza dei piloti sieno richiesti di prestare la loro assistenza per la condotta di una nave in un porto od in qualche difficile passaggio, possono accettare l'incarico, purchè appena saliti a bordo dichiarino di non essere piloti autorizzati (197).

Art. 194.

Nei porti dove esistono più piloti gli stessi possono costituirsi in corpo e assumere direttamente il servizio del pilotaggio, il quale sempre si svolge all'immediata dipendenza dell'autorità marittima.

In tal caso il corpo dei piloti deve prestare cauzione per la somma che è determinata dal regolamento.

Il corpo dei piloti è responsabile, sino a concorrenza della cauzione, dei danni cagionati per l'imperizia o negligenza del piloto, salvo i maggiori diritti contro quest'ultimo (192, 198, 199).

Art. 195.

L'uso dei piloti può dal governatore essere dichiarato obbligatorio nei porti, nelle rade e nei canali, nei quali è riconosciuto necessario (200).

Art. 196.

Salvo quanto è disposto dal Codice di commercio e dagli articoli 106 e 109, circa l'obbligo del capitano di comandare personalmente la nave all'ingresso e all'uscita dei porti, dei seni, dei canali e dei fiumi, l'avviso del pilota deve sempre essere sentito per quanto si riferisce alla rotta, alla manovra di vele, di àncore, di cavi, di ormeggio e per tutto quanto si riferisce alla sicurezza della nave (201).

Art. 197.

Il pilota non può lasciare la nave fino a che questa non sia ancorata o posta in salvo nel luogo di sua destinazione, e quando la nave esce, sino a che non si trovi fuori da ogni pericolo (202).

Art. 198.

Le norme per il servizio particolare di pilotaggio per ciascun porto sono determinate dall'autorità marittima ed approvate dal governatore (204).

CAPO II.

Disposizioni generali

Art. 199.

Le spese, previste negli articoli 147, 167, 171 a 175 e 187, sono rimborsate sulla parcella dell'autorità marittima, resa esecutoria come all'ultimo alinea dell'art. 57 (205).

Art. 200.

In caso di mareggiate, naufragio, incendio od in qualunque straordinaria occasione di urgente servizio, l'ufficio di porto può richiedere l'opera della gente di mare, barcaiuoli, operai, facchini o di altri lavoranti e costoro non possono rifiutarvisi senza incorrere nelle pene stabilite da questo Codice.

Nelle stesse occasioni, qualora si tratti di portare soccorso a persone in pericolo, l'ufficio di porto, oltre le facoltà spettantigli a norma degli articoli 121 e 186, può richiedere l'opera di navi nazionali o straniere presenti (206).

TITOLO IV.

Del diritto marittimo in tempo di guerra

CAPO III.

Degli atti di guerra che si possono esercitare dalle navi mercantili

Art. 201.

Nessuna nave mercantile può correre sul nemico, far prede, visitare navi od esercitare atti di guerra, se non nei casi indicati dagli articoli seguenti (207).

Art. 202.

L'armamento in corso è abolito. Tuttavia, salvi gl'impegni assunti dallo Stato nella convenzione di Parigi del 16 aprile 1856, l'armamento in corso contro potenze, che non abbiano aderito alla convenzione medesima o che ne recedano, può essere autorizzato come rappresaglia per le prede commesse a danno della marina mercantile italiana.

In questo caso le condizioni per le concessioni delle lettere di marco e per l'esercizio della corsa sono determinate con R. decreto.

A questo effetto, se la potenza nemica non abbia previamente rinunciato a commettere prede, possono gli armatori delle navi nazionali, facendone richiesta all'autorità marittima, ottenere l'auto-

rizzazione per un aumento d'armi, di munizioni e di equipaggio oltre il consueto (208).

Art. 203.

Le navi mercantili aggredite da navi, anche da guerra, possono difendersi e predarle; possono pure accorrere alla difesa di altre navi italiane od alleate aggredite e concorrere con le medesime alla preda (209).

Art. 204.

Se una nave nemica tenti di far preda in vista delle coste della colonia, è lecito a qualunque cittadino o suddito di formare armamenti per correre in soccorso della nave aggredita.

Se la nave aggredita è salvata, le persone hanno un premio a carico della proprietà salvata, da determinarsi, in caso di disaccordo, dall'autorità marittima competente (210).

CAPO II.

Delle prede fatte dalle navi da guerra

Art. 205.

La cattura e la preda di navi mercantili di bandiera nemica per parte di navi da guerra dello Stato sono abolite in via di reciprocità verso quelle potenze le quali adottino eguale trattamento a favore della marina mercantile italiana.

Il trattamento di reciprocità deve risultare da leggi locali, da convenzioni diplomatiche o da dichiarazioni del nemico fatte prima dell'inizio delle ostilità (211).

Art. 206.

Sono escluse dal disposto dell'articolo precedente la cattura e la confisca per contrabbando di guerra, nei quali casi la nave in contravvenzione è soggetta al trattamento delle navi neutrali che infrangono la neutralità.

Sono pure escluse dal disposto dell'articolo precedente la cattura o confisca per rottura di blocco effettivo e dichiarato (212).

Art. 207.

Le norme alle quali i comandanti di navi debbono attenersi sono determinate con decreto Reale o con ordine del comandante in capo dell'armata, squadra o divisione navale, quando questi non possa ricevere in tempo le relative istruzioni (213).

CAPO III.

Del trattamento delle navi e delle mercanzie neutrali

Art. 208.

Qualora sulla nave nemica predata siano mercanzie di proprietà neutrale, queste devono rimanere nel porto dove è condotta la preda, a disposizione del proprietario, a meno che non si tratti di generi di contrabbando, o la nave sia stata sorpresa nell'atto di rompere il blocco (214).

Art. 209

Le navi neutrali, dirette alla costa nemica, con carico completo o parziale di contrabbando di guerra, sono catturate e condotte in un porto dello Stato o della colonia, ove la nave e la merce di contrabbando vengono confiscate, rimanendo le altre mercanzie a disposizione dei proprietari (215).

Art. 210.

Salvo le convenzioni che dispongano diversamente e le speciali dichiarazioni fatte al principio delle ostilità, si dichiarano oggetti di contrabbando di guerra i cannoni, i fucili, le carabine, le rivoltelle, e pistole, le sciabole ed altre armi, da fuoco o portatili, di ogni genere, le munizioni da guerra, gli attrezzi militari di qualunque specie, e generalmente tutto ciò che, senza manipolazione, può servire ad immediato armamento marittimo o terrestre (216).

Art. 211.

Le navi di bandiera neutrale, sorprese nel rompere il blocco effettivo e dichiarato, sono catturate e confiscate col carico (217).

Art. 212.

Le navi neutrali, sotto scorta di navi da guerra, sono esenti da visite.

La dichiarazione del comandante della nave da guerra vale a giustificare la legittimità della bandiera e del carico delle navi scortate (218).

CAPO IV.

Delle riprese, della legittimità delle prede, delle confische e del relativo giudizio

Art. 213.

La nave mercantile italiana predata dal nemico e poi ripresa da un corsaro mercantile, è restituita al proprietario, il quale paga un quinto del valore degli oggetti ripresi se la preda sia rimasta durante 24 ore nelle mani del nemico, ed il decimo se la ripresa sia stata fatta prima delle 24 ore.

Se la nave predata sia stata già condotta in porto nemico, si osservano le regole stabilite per le altre prede fatte sul nemico.

La nave mercantile italiana od alleata, predata dal nemico e ripresa da una nave da guerra, deve in qualunque caso essere restituita al proprietario, esente da ogni retribuzione (219).

Art. 214.

Se la preda fatta dal nemico sia liberata dallo stesso equipaggio della nave predata, ad esso non compete che un premio da stabilirsi dalla Commissione delle prede, contemplata nell'art. 219 (220).

Art. 215.

La nave mercantile italiana o straniera, noleggiata per conto dello Stato o della colonia, predata dal nemico, e poi ripresa da una nave da guerra, è restituita al proprietario, il quale non deve alcun compenso.

Se la ripresa è invece compiuta da nave mercantile italiana, viene a questa corrisposto un compenso, a carico dell'erario, eguale rispettivamente al quarto od al sesto degli oggetti ripresi, secondo i casi previsti nella prima parte dell'art. 213 (221).

Art. 216.

La nave predata dal nemico che per abbandono o per qualsiasi altro caso fortuito cade in potere di italiani, è restituita al proprietario previo pagamento a chi eseguì il ricupero delle spese relative e del premio stabilito dall'art. 133.

Per le operazioni di ricupero, per la denunzia degli effetti trovati e per la vendita dei medesimi, per l'avviso da pubblicarsi ed il termine da prefiggersi a chiunque intenda far valere ragioni di proprietà od altro, per la decadenza dei diritti e assegnazione degli stessi oggetti in difetto di reclami, si osserva il disposto degli articoli 129 a 132 (222).

Art. 217.

Appena la nave predata o catturata è giunta in porto, il capitano che eseguì la preda o la cattura fa relazione particolareggiata all'autorità marittima, consegnando insieme le carte relative alla preda o cattura.

Se la preda o la cattura fu eseguita da una nave da guerra, il comandante rimette le carte suddette col relativo rapporto al suo superiore diretto, che le trasmette all'autorità marittima (223).

Art. 218.

Quando la nave predata o catturata è ricoverata in un porto

straniero, la relazione e le carte sono trasmesse all'ufficiale consolare, il quale provvede con le norme stabilite in materia di prede per le autorità marittime (224).

Art. 219.

Il giudizio per la legittimità delle prede e per la confisca è promosso dinanzi ad una speciale Commissione da istituirsi con decreto Reale, giusta le prescrizioni del regolamento (225).

Art. 220.

Durante il giudizio per la legittimità della preda, o per la confisca, l'autorità marittima con l'intervento del predatore e del predato, o di chi per essi, e di un delegato delle dogane, procede all'inventario di tutti gli oggetti di carico e di altri, esistenti a bordo della nave predata o catturata, e provvede alla loro custodia od alla loro vendita per pubblici incanti, nel caso che non si possano conservare (226).

Art. 221.

Se la nave predata è nave da guerra, non vi è luogo a giudizio e questa è messa a disposizione del Ministero della marina.

Se tale preda fu fatta da navi corsare o mercatili spetta a queste un premio corrispondente al quinto del valore della nave da guerra predata, dedotte le armi e le munizioni.

Spetta inoltre a chi eseguì la preda il risarcimento dei danni sofferti (227).

CAPO V.

Della liquidazione e della ripartizione delle cose predate o confiscate

Art. 222.

Se la sentenza della Commissione delle prede ha pronunziato la vendita della preda, l'autorità marittima, premessi gli avvisi d'uso e fatte le notificazioni agli interessati, procede per pubblici incanti, consegnando il prodotto alla Cassa dei depositi della gente di mare (228).

Art. 223.

Il prodotto, dedotte le spese di procedura e di liquidazione, è così distribuito:

Se la preda è fatta da nave da guerra, sono prelevati un quinto a favore della Cassa degli invalidi della marina mercantile, da versarsi nel modo stabilito dal regolamento; due quinti a favore dell'equipaggio od equipaggi da ripartirsi con le norme stabilite con decreto Reale: il rimanente è devoluto all'erario.

Se la preda o cattura è fatta da navi corsare o mercantili, prelevato il quinto a favore della Cassa degli invalidi, il rimanente è diviso giusta le convenzioni di armamento e di arruolamento.

In mancanza di convenzione, una metà dei quattro quinti è attribuita all'equipaggio od equipaggi, l'altra metà agli armatori; la prima da distribuirsi nel modo stabilito dal regolamento, la seconda in proporzione degli interessi rispettivi degli armatori (229).

Art. 224.

Non può aver luogo alcun prelevamento in favore della Cassa degli invalidi delle somme assegnate a titolo di premio dagli articoli 214 a 216 (230).

Art. 225.

La nave da guerra dello Stato, presente ad una preda fatta da navi mercantili, ha diritto al quarto del valore della preda; gli altri tre quarti spettano alle navi predatrici.

Per provare la presenza al combattimento, il comandante deve annotare sul suo giornale il fatto, indicando il giorno e l'ora precisa in cui ebbe luogo, ed in ispecie la resa della preda; deve indicare inoltre la posizione geografica in cui si è compiuto l'avvenimento, e tutte le altre circostanze che lo hanno accompagnato (231).

Art. 226.

La nave corsara presente alla preda fatta da altra nave corsara o mercantile, se abbia tentato di cooperarvi ha diritto alla metà della quota che le sarebbe spettata, laddove avesse preso parte al combattimento.

In questo caso il capitano, oltre le indicazioni menzionate nello articolo precedente, deve annotare anche la manovra da esso fatta per correre sul nemico (232).

Art. 227.

Le navi corsare o mercantili presenti alla preda di una nave da guerra, non hanno alcun diritto alla ripartizione del prodotto della preda.

Se prendono, tuttavia, parte al combattimento o salvano dei convogli mentre le navi da guerra dello Stato combattono, hanno diritto ad un compenso sul prodotto della preda in ragione del servizio prestato, da determinarsi dal ministro della marina.

Qualora poi detti legni corsari o mercantili sieno stati richiesti dai comandanti delle navi da guerra per agire d'accordo contro il nemico, hanno diritto alla preda fatta in proporzione delle persone degli equipaggi, senza pregiudizio di quelle indennità che spettano di diritto pei danni sofferti (233).

Art. 228.

Se da un'armata, squadra o divisione all'àncora, vengano staccate una o più navi per crociera o per altre operazioni ostili e da queste si faccia una preda in vista dell'armata, squadra o divisione, sulla parte riservata agli equipaggi è prelevato il terzo a favore delle navi predatrici, e gli altri due terzi sono distribuiti in comune.

Se l'armata, squadra o divisione è in navigazione e in vista, le prede, tanto se siano fatte dalle navi distaccate quanto se siano fatte dall'armata, squadra o divisione, vanno a profitto comune (234).

Art. 229.

Quando la preda si faccia da una nave da guerra staccata da un'armata, squadra o divisione a cui appartenga e fuori della vista della medesima, è assegnata al comandante in capo ed al capo di stato maggiore dell'armata, squadra o divisione, la metà della parte che spetterebbe a ciascuno di loro secondo il grado, se la preda fosse stata fatta in vista dell'armata, squadra o divisione (235).

Art. 230.

Se la preda si faccia da una batteria o fortezza dello Stato o della colonia, si seguono le stesse regole prescritte per le prede fatte da navi da guerra.

Quando poi la preda si faccia da una nave mercantile sotto il tiro del cannone di una fortezza o batteria di costa, e da questa siasi fatto fuoco sul nemico, il ricavato della preda è diviso come se tre quarti della preda fossero opera della nave ed un quarto della fortezza o batteria (236).

Art. 231.

Ogni individuo inviato in missione dalle navi predatrici per cause relative al servizio, purchè continui a far parte dell'equipaggio, partecipa alla preda come se fosse stato a bordo quando la preda fu fatta (237).

Art. 232.

Gli eredi degli individui morti nel combattimento per ferite ricevute nel medesimo, hanno diritto alle parti di preda, che sarebbero spettate ai loro autori (238).

Art. 233.

Gli individui sbarcati per malattie o ferite riportate in combat-

timento hanno diritto alla metà delle parti di prede fatte dopo il loro sbarco, sinchè non cessino dal fare parte dell'equipaggio della nave predatrice (239).

Art. 234.

Terminate le operazioni indicate nell'articolo 22?, le autorità ivi menzionate rimettono tutti gli atti al presidente della Commissione delle prede.

Uno dei componenti la Commissione, designato dal presidente, forma lo stato di ripartizione della preda o confisca, e ne ordina la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno (240).

Art. 235.

Le contestazioni sullo stato di ripartizione sono entro un mese portate alla decisione della Commissione (241).

Art. 236.

Le parti di preda, che non sieno reclamate dagli aventi diritto nel termine di anni quattro, a datare dal giorno della pubblicazione dello stato di ripartizione, vanno a profitto della Cassa degli invalidi (242).

CAPO VI.

Delle rappresaglie

Art. 237.

Le navi mercantili di nazione nemica che si trovino nei porti o litorali dello Stato o della colonia al momento della dichiarazione di guerra sono libere di uscirne in qualunque tempo, salvo che il Governo, per ispeciali circostanze, non creda prescrivere un limite per la partenza.

A questo fine le navi suddette sono alla loro partenza munite di salvacondotto per recarsi in patria.

In via di rappresaglia, tuttavia, può farsi luogo all'embargo o sequestro di tali navi, quando il nemico abbia cominciato le sue ostilità, catturando le navi nazionali, che si trovino nei suoi porti, od operando estorsioni nelle provincie dello Stato o nelle colonie (243).

Art. 238.

Le navi sequestrate a tenore dell'articolo precedente e le mercanzie caricate sulle medesime, di proprietà del nemico, possono, secondo, le circostanze, essere trattenute sino alla fine delle ostilità, ovvero essere dichiarate di buona preda.

In questo caso il prodotto è destinato ad indennizzare in proporzione del rispettivo interesse i nazionali danneggiati dal nemico, osservandosi, tanto per il giudizio sulla legittimità della preda, quanto per la relativa liquidazione, le regole e la procedura sopra stabilite (244).

Art. 239.

Gli equipaggi delle navi mercantili sequestrate, predate o confiscate sono in tutti i casi lasciati in libertà. Soltanto in via di rappresaglia gl'individui di nazione nemica possono essere trattenuti, quando dallo Stato cui appartengono siansi fatti prigionieri equipaggi o marinai di navi mercantili italiane o di potenza alleati (245).

CAPO VII.

Della neutralità dello Stato verso le potenze belligeranti

Art. 240.

In caso di guerra fra potenze, nei riguardi delle quali lo Stato si tenga neutrale, non sono ricevute nei porti, nelle rade o nelle spiaggie della colonia navi corsare o da guerra con prede, se non nel caso di rilascio forzato.

Esse devono uscirne appena cessato il pericolo.

Nessuna nave da guerra o corsara belligerante può soggiornare più di ventiquattr'ore in un porto, in una rada o spiaggia della colonia o nelle acque adiacenti, quand'anche vi si presenti isolatamente, salvo il caso di rilascio forzato per causa di cattivo tempo, di avarie o mancanza di provvigioni necessarie alla sicurezza della navigazione.

In nessun caso sono permessi nei porti, nelle rade o nelle spiaggie dello Stato o della colonia la vendita, il cambio, il baratto o il dono degli oggetti predati (246).

Art. 241.

Le navi da guerra di una potenza amica, sia anche belligerante, possono approdare o soggiornare nei porti, nelle rade o spiagge della colonia, purchè lo scopo della loro missione sia esclusivamente scientifico (247).

Art. 242.

In nessun caso una nave belligerante può far uso di un porto della colonia a scopo di guerra o per approvvigionarsi di armi o munizioni.

Non può, sotto pretesto di riparazione, eseguire dei lavori atti in qualsiasi modo ad accrescere la sua forza guerresca (248).

Art. 243.

Alle navi da guerra o corsare belligeranti sono forniti soltanto i viveri, le derrate e i mezzi di riparazione puramente necessari alla sussistenza dell'equipaggio ed alla sicurezza della navigazione.

Le navi da guerra o corsare belligeranti, le quali vogliano rifornirsi di carbon fossile, non possono ricevere codesto approvvigionamento se non ventiquattr'ore dopo il loro arrivo (249).

Art. 244.

Allorchè navi da guerra, corsare o mercantili delle due parti belligeranti si trovino insieme in un porto, rada o spiaggia della colonia, vi deve essere un intervallo almeno di ventiquattr'ore tra la partenza di qualsiasi nave di una parte belligerante e quella successiva di qualsiasi nave dell'altra.

Questo intervallo può essere accresciuto, secondo le circostanze, dall'autorità marittima (250).

Art. 245.

La preda e qualunque atto di ostilità fra navi di nazioni belligeranti nel mare territoriale dello Stato e della colonia e nel mare adiacente alle isole dello Stato costituisce violazione di territorio (251).

PARTE SECONDA.

Disposizioni penali per la marina mercantile

TITOLO I.

Dei reati marittimi e delle pene

CAPO UNICO.

Disposizioni generali

Art. 246.

Le violazioni delle disposizioni di questo Codice si distinguono in reati ed in mancanze disciplinari.

Sono reati le violazioni per le quali sono stabilite pene corrispondenti a quelle determinate dal Codice penale comune, ovvero le pene della destituzione e sospensione dai gradi marittimi e quella della confisca.

Sono mancanze disciplinari le violazioni, alle quali sono applicate le punizioni disciplinari stabilite da questo Codice (252).

Art. 247.

I reati marittimi si distinguono in delitti e contravvenzioni, secondo le norme del Codice penale comune.

Art. 248.

L'azione penale pei reati marittimi si esercita di ufficio (253).

Art. 249.

Le pene disciplinari sono quelle previste nell'art. 434.

Art. 250.

La pena della destituzione dai gradi marittimi consiste nella perpetua inabilitazione del condannato ad ogni grado della carriera marittima con annullamento dei titoli di grado (256).

Art. 251.

La pena della sospensione dei gradi marittimi consiste nel vietare al condannato per un determinato tempo l'esercizio della professione marittima.

Questo tempo non può mai essere minore di un mese nè maggiore di un anno.

Durante la sospensione sono ritirate al condannato le patenti o gli altri titoli di grado (257).

Art. 252.

La sospensione dalla carica, come pena accessoria, è sempre applicata per il reato di abuso di potere.

La durata della sospensione si computa dal giorno in cui il condannato abbia scontato la pena principale (259).

Art. 253.

La pena della interdizione dai pubblici uffici importa quella della destituzione, e la pena della sospensione dall'esercizio di una professione quella della sospensione dai gradi marittimi (255).

Art. 254.

La interdizione dai pubblici uffici del capitano o padrone può essere pronunciata anche quando sia condannato per uno dei reati indicati nell'art. 64, lettera *b* (258).

Art. 255.

Le regole stabilite dal Codice penale comune sull' applicazione delle pene, sugli effetti e sulla esecuzione delle condanne penali, sull'influenza dell'età e dello stato di mente del reo, sulla provocazione, sullo stato di necessità, sul tentativo, sul concorso di più persone nello stesso reato, sul concorso di reati e di pene e sulla recidiva, sono applicabili anche ai reati previsti in questo Codice salvo le modificazioni nel medesimo stabilite o in disposizioni speciali vigenti in colonia (260).

Art. 256.

Le norme per l'estinzione dell'azione penale o degli effetti delle condanne penali stabilite dal Codice penale comune sono applicabili anche ai reati marittimi; la prescrizione però dell'azione penale non comincia a decorrere se non dal giorno in cui la nave sia ammessa a libera pratica in un porto dello Stato o della colonia o in un porto straniero in cui risieda un ufficiale consolare (261).

Art. 257.

Sono pure applicabili ai reati marittimi le disposizioni del Codice penale comune intorno alle circostanze attenuanti. Queste però non possono mai influire sugli effetti delle pene dell'interdizione e della sospensione.

Sono egualmente applicabili le disposizioni della legge 26 giugno 1904, n. 267, sulla sospensione dell'esecuzione delle condanne penali (262).

Art. 258.

Il prodotto delle multe ed ammende è assegnato agli Istituti di previdenza a favore della gente di mare in colonia.

Le persone preposte al comando, gli armatori e i proprietari delle navi sono sempre responsabili delle pene pecuniarie incorse dalla gente dell'equipaggio, eccetto quelle incorse per diserzione o per altro reato, che abbia avuto per necessaria conseguenza lo sbarco degli imputati.

Le suddette persone preposte al comando, gli armatori o i proprietari, non sono obbligati a depositare negli uffici di porto o dei RR. consoli all'estero l'ammontare dei salari di cui sieno rimasti creditori gl'individui disertati o sbarcati, perchè imputati di atti di insubordinazione o di altro reato; ma sono obbligati a presentare agli uffici di porto nel Regno o nella colonia o agli uffici dei RR. consoli all'estero un conto debitamente accertato, da cui consti il credito o debito verso la nave di ciascun disertore o altro individuo sbarcato per la causa anzidetta.

Delle somme trattenute le suddette persone restano responsabili verso chi di ragione (263).

TITOLO II.

Dei reati marittimi

CAPO I.

Delle diserzioni

Art. 259.

Qualunque individuo dell'equipaggio di una nave mercantile, che tanto nello Stato o nella colonia quanto all'estero, senza autorizzazione dell'autorità marittima o dell'ufficiale consolare, abbandoni la nave o non si rechi a bordo della medesima dopo essersi arruolato, è considerato disertore.

Il reato di diserzione esiste anche se l'abbandono abbia luogo dopo cessato l'arruolamento, quando l'autorità marittima della colonia o l'ufficiale consolare abbia rifiutato l'autorizzazione di sbarco nei casi contemplati dal Codice di commercio (264).

Art. 260.

Il disertore è punito con la detenzione sino a sei mesi, se la diserzione sia avvenuta nello Stato o nella colonia: da sei mesi ad un anno se all'estero.

La stessa pena può essere aumentata di un terzo alla metà, quando la diserzione sia avvenuta nei porti al di là dei limiti assegnati alla navigazione dei capitani di gran cabotaggio.

In tutti i casi il disertore incorre inoltre nella multa da lire cinquanta a duecento (265).

Art. 261.

La diserzione, che abbia avuto luogo di concerto fra tre o più persone dell'equipaggio, è considerata complotto e punita con la pena della detenzione da tre mesi a due anni (266).

Art. 262.

Quando la diserzione sia commessa mediante uso d'armi, con violenze, percosse o ferite, ovvero con asportazione di oggetti eccedenti il valore di lire dieci, il disertore è punito con la reclusione non minore di un anno, estensibile a tre, salvo le altre pene per i singoli reati commessi in tale occasione (267, 268).

Art. 263.

Non è mai applicato il minimo della pena al colpevole dei reati, previsti negli articoli precedenti, che al momento della diserzione sia debitore per anticipazioni od altra causa o sia disertato mentre si trovava di guardia o abbia asportato oggetti appartenenti alla nave, al carico od a qualche persona imbarcata, per un valore non eccedente le lire dieci (273).

Art. 264.

Egualmente la pena non è mai applicata nel minimo quando il disertore sia un ufficiale di bordo (274).

Art. 265.

Se la diserzione abbia luogo da una nave armata in corso, è sempre applicato il massimo della pena comminata secondo i casi da questo Codice (269).

Art. 266.

In tutti i casi contemplati dai precedenti articoli, se il disertore si costituisca a bordo della nave prima della partenza e non più tardi di giorni cinque nello Stato o nella colonia, ovvero di due all'estero, è soggetto soltanto a punizione disciplinare, salvo il risarcimento dei danni come di diritto (270).

Art. 267.

Qualora il disertore nello Stato o nella colonia sia arrestato prima della partenza della nave, il capitano può ottenerne dall'autorità marittima la consegna a bordo, tenuto conto delle particolari circostanze del fatto (271).

Art. 268.

L'individuo disertato in paese straniero, il quale venga arrestato prima della partenza della nave, è consegnato al capitano e viene sottoposto a procedimento penale al ritorno della nave nello Stato o nella colonia (272).

Art. 269.

Il capitano che, fuori del caso di forza maggiore, abbia infranto il suo arruolamento ed abbandonato la nave, è punito, se la nave si trovava in sicurezza nel porto, con la pena della reclusione sino ad un anno; se la nave si trovava in una rada foranea, con la stessa pena da sei mesi a due anni, e, in entrambi i casi, con la sospensione dal grado; se poi la nave si trovava in navigazione, con la pena della reclusione non minore di un anno, estensibile ad anni tre, e con la destituzione.

Le stesse pene si applicano quando il reato sia commesso dal secondo di bordo o da altra persona incaricata interinalmente delle funzioni di capitano; però la pena restrittiva della libertà è diminuita di un terzo alla metà (275).

Art. 270.

Se nel reato di diserzione vi siano complici non appartenenti alla gente di mare, essi sono puniti con multa estensibile a lire trecento (276).

Art. 271.

Alla pena incorsa per la complicità è aggiunta la sospensione dal grado, quando il complice della diserzione sia un capitano o padrone o altra persona autorizzata al comando di navi (277).

Art. 272.

Il capitano, che senza essere complice della diserzione abbia scientemente arruolato o dato ricovero ad un individuo disertato da una nave italiana, è punito con multa estensibile a lire trecento ed a questa pena, secondo i casi, può aggiungersi la sospensione.

Il capitano è esente da pena se l'abbia arruolato o accolto a bordo allo scopo di condurlo in patria e appena giunto in un porto dello Stato o della colonia ne abbia fatta denunzia all'autorità marittima (278).

Art. 273.

Quando i reati, previsti nei due precedenti articoli, siano commessi da capitani di navi estere ed il fatto abbia luogo nello Stato o nella colonia, alla pena della multa può essere aggiunta quella della detenzione estensibile ad un mese (279).

Art. 274.

Nei reati di diserzione non è considerato recidivo se non colui che sia stato precedentemente condannato per altro reato di diserzione (280).

CAPO II.

Della disobbedienza, dell'insubordinazione, dell'ammutinamento, del complotto e della rivolta

Art. 275.

Il rifiuto delle persone dell'equipaggio di obbedire al capitano così a bordo come a terra, è punibile con la multa estensibile a lire cento o con l'arresto sino ad un mese.

Il rifiuto delle persone dell'equipaggio di obbedire agli ordini del capitano o di un ufficiale di bordo di eseguire una manovra per servizio, sia di coperta sia di macchina, è punito con la detenzione sino a sei mesi (281).

Art. 276.

Le persone dell'equipaggio, le quali rifiutino di prestare il loro servizio pel carico e scarico della nave, eccetto che nel contratto di arruolamento esista convenzione in contrario, sono punite con multa sino a lire duecento (282).

Art. 277.

È colpevole d' insubordinazione ed è punito con la detenzione sino ad un anno l'arruolato il quale rifiuti di servire e di continuare la navigazione prima della scadenza del contratto di arruolamento o di proseguire il viaggio quando sia stato prorogato l'arruolamento a termini di legge (283).

Art. 278.

Chiunque abbia ricusato di obbedire ad ordini dati dal capitano o da un ufficiale di bordo per la salvezza della nave è punito con la detenzione sino a tre anni (284).

Art. 279.

Le persone dell'equipaggio sono tenute di eseguire gli ordini di arresto dati dal capitano a bordo, sotto pena della detenzione sino ad un anno (285).

Art. 280.

Le persone dell'equipaggio, che ingiurino o minaccino il capitano, sono punite con la reclusione sino a sei mesi (286).

Art. 281.

Se l' insubordinazione sia accompagnata da violenze, la pena è della reclusione sino a due anni, oltre le pene pei maggiori reati commessi in tale occasione (287).

Art. 282.

L' insurbordinazione verso un ufficiale di bordo è punita con le pene menzionate nei precedenti articoli diminuite di un terzo (288)

Art. 283.

Se le vie di fatto contro un superiore abbiano luogo per motivi estranei al servizio di bordo, la pena può essere diminuita di un terzo alla metà (289).

Art. 284.

I passeggieri, i quali a bordo ingiurino il capitano o commettano vie di fatto contro il medesimo, sono soggetti alle stesse pene stabilite per le persone dell'equipaggio con la diminuzione di un terzo alla metà (290).

Art. 285.

Chiunque a fine di uccidere cagiona la morte del capitano o di un ufficiale di bordo è punito con l'ergastolo, oltre che nei casi contemplati dalla legge penale comune, quando la morte sia la conseguenza di violenze usate nel reato di insubordinazione (291).

Art. 286.

Gli individui dell'equipaggio, i quali essendo presenti ad atti di

violenza commessi a bordo della nave contro il capitano, non ne abbiano preso la difesa, sono puniti con la detenzione sino ad un anno (292).

Art. 287.

Il complotto fra tre o più persone dell'equipaggio allo scopo di attentare alla sicurezza, alla libertà od all'autorità del capitano è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni, salvo le maggiori pene incorse per i singoli reati commessi in tale occasione.

Se il colpevole sia un ufficiale di bordo la pena è aumentata di un terzo alla metà (293).

Art. 288.

La riunione di più persone dell'istesso equipaggio in numero che ne ecceda il terzo, le quali si ostinino nel rifiuto di eseguire un ordine ad esse dato dal capitano o nel chiedere alcuna cosa o portare lagnanze tumultuose e con minacce, è considerata ammutinamento.

Se l'ammutinamento abbia luogo per lagnanze o domande od ordini non riflettenti il servizio o non abbia luogo a bordo, i capi sono puniti con la pena della reclusione sino ad un anno e gli altri colpevoli con la stessa pena sino a tre mesi.

Se l'ammutinamento abbia avuto luogo per un ordine concernente il servizio od abbia per oggetto di interrompere il corso del viaggio, di variarne la direzione o di compromettere la sicurezza della nave o la salvezza delle merci, i capi sono puniti con la pena della reclusione da uno a cinque anni e gli altri colpevoli con la stessa pena fino a due anni (294).

Art. 289.

Si considerano capi di ammutinamento gli istigatori o i provocatori.

Qualora il capo non sia conosciuto, è considerato come tale l'ufficiale o il sottufficiale di bordo che abbia preso parte al disordine, e, se tra gli ammutinati non vi sia nè ufficiale nè sottufficiale, quegli che per primo abbia preso la parola o compiuto atto contrario alla disciplina (295).

Art. 290.

L'ammutinato, che desista alla prima intimazione, è esente da pena (296).

Art. 291.

Qualora dopo la terza intimazione l'ammutinamento non si sciolga, o se anche prima gli ammutinati vengano ad atti di violenza, il fatto è considerato come rivolta.

In tale caso il capitano è autorizzato ad usare la forza (297).

Art. 292.

Se la rivolta avvenga in navigazione od in condizione in cui non sia possibile ricorrere alla forza pubblica, od alcuno dei ribelli sia palesemente armato, la pena è di dieci a venti anni di reclusione, e per i capi non può essere minore di anni quindici.

Negli altri casi la pena è della reclusione da tre a dieci anni, e pei capi non minore di anni sette.

Sono applicate inoltre le maggiori pene per i delitti che siano commessi dai rivoltosi (298).

Art. 293.

Gli ufficiali di bordo che abbiano preso parte a complotto, ammutinamento o rivolta, oltre alle pene indicate negli articoli precedenti, incorrono nella destituzione o sospensione dal grado (299).

Art. 294.

I passeggeri, che come autori principali o complici siano colpevoli di complotto, di ammutinamento o di rivolta, incorrono nelle pene stabilite dai precedenti articoli, con la diminuzione di un terzo alla metà, eccetto che ne siano i capi.

In tal caso si reputa esservi ammutinamento anche quando il numero dei colpevoli appartenenti all'equipaggio sia minore del terzo dell'equipaggio stesso, purchè il numero degli ammutinati o rivoltosi sia maggiore del terzo delle persone imbarcate (300).

Art. 295.

Nei reati di insubordinazione, ammutinamento e rivolta, la provocazione per parte del superiore non può servire di circostanza attenuante (301).

Art. 296.

Qualunque persona dell'equipaggio, consapevole di un complotto, la quale non ne renda informato il capitano, ovvero trovandosi presente ad un ammutinamento o rivolta non usi i mezzi che sieno in suo potere per scioglierlo, è condannata alla pena della detenzione sino ad un anno (302).

CAPO III.

Della baratteria e di altri reati contro la proprietà

Art. 297.

Qualunque persona dell'equipaggio di una nave, che con intenzione dolosa la faccia investire, naufragare o perdere in qualsiasi modo, è punita con la pena della reclusione da dieci a venti anni.

Se il reato sia stato commesso dal capitano o da altra persona preposta al comando anche provvisoriamente, il colpevole è punito con la reclusione non minore di anni quindici.

Se pel fatto dell'investimento, del naufragio o della perdita della nave sia perita qualche persona, il colpevole è punito con l'ergastolo.

Se ne siano derivate lesioni, il colpevole è punito con la pena della reclusione sino a trenta anni (303).

Art. 298.

Il capitano, il quale contrariamente agli obblighi assunti, disponga a suo esclusivo vantaggio della nave, è punito con la reclusione da tre a dieci anni (304).

Art. 299.

Con la stessa pena della reclusione estensibile ad anni dieci è punito il capitano il quale con intenzione dolosa faccia falsa rotta o getti in mare, o distrugga, o faccia perdere in qualsiasi modo tutto o parte del carico ovvero la totalità o parte dei viveri, degli effetti od attrezzi di bordo (305).

Art. 300.

Se il getto, la distruzione o la perdita del carico, dei viveri o di altri oggetti di bordo, indicati nel precedente articolo, avvenga per opera di una o più persone dell'equipaggio, la pena è della reclusione da uno a cinque anni (306).

Art. 301.

Il capitano, il quale formi o sottoscriva una polizza di carico falsa o ne alteri una vera, è punito con la reclusione non minore di anni cinque, estensibile fino a dodici.

Qualunque altra persona che abbia commesso uno dei reati contemplati nel presente articolo, è punita con le stesse pene diminuite di un terzo (307).

Art. 302.

Il capitano, il quale dolosamente sostituisca ordini falsi a quelli ricevuti da' suoi committenti, ovvero all'oggetto di commettere o di coprire una frode a pregiudizio degli interessati nella nave o nel carico commetta o faccia commettere qualche alterazione o falsificazione sul giornale nautico, scriva false dichiarazioni sul medesimo, ovvero faccia false relazioni all'autorità destinate a ricevere tali atti, incorre nella pena della reclusione da tre a dieci anni.

Alla stessa pena sono soggette le persone che con giuramento affermino vera la relazione del capitano conoscendone la falsità (308).

Art. 303.

È punito con la reclusione non minore di sei mesi e non maggiore di cinque anni il capitano, il quale dolosamente si renda colpevole di alcuno dei seguenti fatti:

1° se senza necessità abbia preso danaro sul corpo, sulle vettovaglie o sul corredo della nave, abbia impegnato o venduto merci o vettovaglie o abbia portato nei suoi conti avarie o spese inesistenti;

2° se, fuori dei casi permessi dalle leggi commerciali e senza le formalità dalle stesse prescritte, venda la nave;

3° se, eccettuato il caso di pericolo imminente, abbia scaricato alcuna delle merci in contravvenzione al disposto dell'articolo 520 del Codice di commercio (309).

Art. 304.

Il capitano, il quale facendo o autorizzando il contrabbando o in altra maniera abbia causato l'applicazione di una multa a carico degli armatori non maggiore di lire quattromila, è punito con la reclusione sino ad un anno, salvo la pena del contrabbando o altra in cui fosse incorso.

Se la multa ecceda le lire quattromila ovvero abbia cagionato la confisca della nave o di tutto o in parte del carico, la pena è della reclusione da sei mesi a tre anni (310).

Art. 305.

Le persone dell'equipaggio che senza il consenso del capitano abbiano imbarcato o sbarcato effetti, il sequestro dei quali sia stato causa di spese o di danni per gli armatori, sono punite con la pena della detenzione estensibile ad un anno, indipendentemente dalle multe od ammende in cui siano incorse per il sequestro e salva l'indennità dovuta agli armatori (311).

Art. 306.

Qualunque persona dell'equipaggio, che abbia volontariamente alterato i viveri o deteriorato attrezzi od oggetti di bordo, è punita con la reclusione da due mesi a due anni.

Se l'alterazione dei viveri sia commessa con mistura di sostanze nocive, la pena è della reclusione non minore di un anno.

Qualora pel fatto di dette alterazioni o deteriorazioni la nave o gl'individui imbarcati sulla medesima siano posti in grave pericolo o sia seguita la morte di qualche persona o ne sia derivata malattia con pericolo di vita, la pena è della reclusione da cinque a dieci anni.

Quando sia provata nel colpevole una diretta volontà di produrre le conseguenze previste nel precedente comma, egli è punito con le pene stabilite pei detti reati dalla legge penale comune (312).

Art. 307.

La sottrazione delle mercanzie facenti parte del carico, commessa dal capitano ovvero dalle persone dell'equipaggio, è punita come furto a norma della legge penale comune e la pena non può essere mai applicata nel minimo.

L'alterazione delle mercanzie commessa dalle stesse persone è punita a norma dell'art. 306, salvo che il fatto sia previsto come reato speciale dalla legge penale comune e punito con pene maggiori, che non possono mai essere applicate nel minimo (313 e 314).

Art. 308.

Il furto commesso a bordo da persone dell'equipaggio s'intende in ogni caso qualificato, ed è punito a termini della legge penale comune (315).

Art. 309.

Ogni altra frode commessa tanto dal capitano quanto dalle persone dell'equipaggio a pregiudizio degli interessati nella nave o nel carico, e non contemplata nelle precedenti disposizioni, è punita con la reclusione da un mese ad un anno, salvo che il fatto stesso sia previsto dalla legge penale comune (316).

Art. 310.

I passeggieri, colpevoli dei reati contemplati nei precedenti articoli del presente capo, incorrono nelle stesse pene comminate alle persone dell'equipaggio (317).

Art. 311.

I capitani di navi armate in corso non possono mettere a riscatto navi da essi predate, sotto pena di multa estensibile al triplo della somma ricevuta pel prezzo del riscatto, alla quale può, secondo le circostanze, essere aggiunta la pena della detenzione da tre mesi ad un anno (318).

Art. 312.

I capitani di navi armate in corso, i quali dopo aver fatto una preda la conducano o la spediscano in porto straniero, senza esservi costretti dalla necessità della navigazione o da altra cagione imprevista, incorrono nella multa estensibile al terzo del valore della preda (319).

Della pirateria

Art. 313.

Se una nave con bandiera italiana o straniera o anche senza carte di bordo, commette atti di depredazione o di grave violenza contro nave italiana o di potenza estera, con la quale lo Stato non sia in guerra, le persone dell'equipaggio sono punite come appresso:

il capitano e gli ufficiali della nave con la reclusione da dieci a venti anni;

le altre persone dell'equipaggio con la reclusione da tre a quindici anni.

Se gli atti di depredazione o di violenza siano preceduti, accompagnati o susseguiti da omicidio o da lesioni, che hanno prodotto malattia od incapacità al lavoro per una durata superiore ai dieci giorni, i capitani e gli ufficiali di bordo sono puniti con l'ergastolo, e le persone dell'equipaggio con la reclusione non minore di venti anni (320, 321).

Art. 314.

Qualora una nave di bandiera nemica commetta contro italiani od alleati depredazioni senza essere provveduta di lettere di marco, le persone dell'equipaggio incorrono nelle pene stabilite dall'articolo precedente, diminuite di un terzo.

Nelle stesse pene diminuite di un terzo alla metà, incorrono gli equipaggi delle navi italiane non munite di lettere di marco, i quali commettano aggressioni e depredazioni a danno di navi mercantili di bandiera nemica (322).

Art. 315.

Le persone dell'equipaggio di una nave, le quali fuori dello stato di guerra commettano a mano armata atti di depredazione o di estorsione sulle coste dello Stato o della colonia, sono soggette alle stesse pene stabilite dall'art. 313 (323).

Art. 316.

Le persone dell'equipaggio di una nave fornita d'armi, che navighi senza essere munita di carte di bordo, di lettere di marco, o di alcun altro documento constatante la legittimità della spedizione, sono considerate come dedite alla pirateria e punite come appresso:

il capitano della nave, con la pena della reclusione non minore di anni sette, estensibile fino ad anni dieci;

le altre persone dell'equipaggio con la reclusione estensibile fino ad anni cinque (324).

Art. 317.

Il capitano di una nave armata in corso od in corso e mercanzia, che navighi con le carte o con spedizioni rilasciate da due o più Stati, è condannato alla reclusione non minore di anni sette, estensibile fino ad anni dieci (325).

Art. 318.

Il capitano e gli ufficiali di bordo di una nave, i quali sotto una bandiera diversa da quella dello Stato da cui ottennero le spedizioni, commettano ostilità contro italiani od alleati, sono puniti con la reclusione da dieci a venti anni (326).

Art. 319.

Le persone dell'equipaggio di nave italiana, le quali se ne impadroniscono con frode o violenza contro il capitano, sono punite come segue:

gli ufficiali di bordo e gli autori principali del reato, con la reclusione non minore di venti anni estensibile a trenta anni; gli altri con la reclusione non inferiore ad anni quindici, estensibile fino ad anni venti;

qualora il fatto sia preceduto, accompagnato o seguito da omicidio o da lesioni, che hanno prodotto malattia o incapacità al lavoro per una durata superiore ai dieci giorni, si applica ai colpevoli il disposto dell'ultimo comma dell'art. 313 (327).

Art. 320.

Qualunque persona dell'equipaggio di nave italiana, la quale dia dolosamente la nave in mano al nemico, è punita con la reclusione da dieci a venti anni (328).

Art. 321.

Il complotto tra due o più persone, diretto a commettere i reati indicati nei due precedenti articoli, è punito con la reclusione non minore degli anni sette, estensibile ad anni dieci, salvo le pene comminate pei suddetti reati (329).

Art. 322.

Chiunque sia colpevole di aver fatto dolosamente naufragare od arenare una nave all'effetto di depredarla, è punito con le pene stabilite all'art. 297 (330).

Art. 323.

Chiunque si impadronisca violentemente di una nave fuori dei casi previsti nei precedenti articoli, incorre nella pena della reclusione da tre a dieci anni, salvo le maggiori pene incorse a termini della legge penale comune, quando il fatto sia accompagnato da altri delitti (331).

Art. 324.

Coloro, che senza essere complici dei reati sopra menzionati, scientemente dànno ricovero ai colpevoli o ricettano o comprano in tutto od in parte gli oggetti depredati o s'intromettono per farli vendere, sono puniti colla reclusione non minore di anni cinque, estensibile a dieci se gli autori del reato siano punibili con la pena dell'ergastolo.

Non si procede per i fatti previsti nella prima parte del presente articolo a carico delle persone indicate nell'art. 433 del Codice penale comune, e si applica la diminuzione di pena disposta nell'ultima parte del detto articolo, qualora si tratti di persone contemplate nello stesso (332).

Art. 325.

I passeggieri, i quali si rendano colpevoli dei reati contemplati nel presente capo, sono puniti con le pene comminate alle persone dell'equipaggio (333).

Art. 326.

Nei casi contemplati nel presente capo è inoltre pronunciata la confisca della nave, allorquando la proprietà appartenga ai colpevoli.

La nave confiscata è venduta agl'incanti per cura dell'autorità marittima ed il prodotto della vendita è consegnato nella Cassa dei depositi della gente di mare.

Questo prodotto viene distribuito secondo le norme prescritte nel titolo IV, capo V, parte I.

Se però la nave è arrestata in alto mare o se la cattura abbia avuto luogo in un porto od in una spiaggia, il prodotto della vendita spetta alla istituzione di previdenza della gente di mare, sotto deduzione del quinto a favore delle persone che abbiano operato la cattura, o di un terzo, qualora abbiano incontrato resistenza a mano armata (334).

CAPO V.

Della repressione della tratta di schiavi, del commercio delle armi e delle bevande alcooliche in determinate regioni

Art. 327.

Se mediante una nave sia stato commesso un fatto di tratta, chiunque abbia ordinato, a quel fine, l'armamento della nave o abbia esercitato in essa un comando od una funzione speciale attinente all'ordinamento della spedizione delittuosa, è punito con la reclusione da dieci a venti anni (335, 336).

Art. 328.

Se la nave sia stata adoperata in altro commercio di schiavi, la pena è della reclusione da tre a dieci anni (338).

Art. 329.

Gli assicuratori ed i fornitori dei fondi, che abbiano partecipato all'armamento, ed ogni altra persona che abbia partecipato al fatto di tratta od al commercio di schiavi, compresi gli uomini dell'equipaggio, sono puniti con le norme stabilite nel titolo VI, libro I, Codice penale (336).

Art. 330.

Se nell'esecuzione dei delitti previsti negli articoli precedenti, il colpevole commetta altro delitto contro la persona dello schiavo, la pena risultante dall'applicazione dell'art. 77 del Codice penale è aumentata da un sesto ad un terzo (339).

Art. 331.

Chiunque armi o faccia armare una nave pel trasporto di schiavi o si arruoli al servizio di essa o presti l'assicurazione o fornisca i fondi è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

I promotori e gli organizzatori della spedizione sono puniti con la reclusione da tre ad otto anni.

Se la nave sia uscita dal porto di armamento la pena è aumentata di un terzo (336).

Art. 332.

Alle pene stabilite negli articoli precedenti possono essere aggiunte la multa e la sottoposizione alla vigilanza speciale dei colpevoli da parte dell'autorità di pubblica sicurezza, e la privazione del diritto di esercitare il commercio marittimo e la navigazione.

La condanna ha per effetto la confisca della nave e di tutti gli oggetti occorsi all'infrazione o destinati a compierla, a chiunque appartengano.

Non essendosi potuto eseguire la cattura della nave, i colpevoli sono condannati al pagamento di una somma corrispondente al valore presuntivo della medesima.

In caso di confisca il prodotto è devoluto all'erario della Colonia, salvo quanto sia stabilito nelle convenzioni internazionali nei

riguardi degli equipaggi di navi estere che abbiano operato la cattura.

Qualora sulla nave sequestrata si trovino schiavi, la metà del valore della nave può essere ripartita fra i medesimi (344).

Art. 333.

Chiunque, senza licenza dell'autorità marittima o dell'ufficio consolare del luogo di partenza, venda una nave italiana a persona straniera nei paraggi soggetti alle crociere per impedire la tratta degli schiavi, è punito con l'arresto e con l'ammenda (343).

Art. 334.

Chiunque, senza esservi autorizzato, fa uso della bandiera italiana nei luoghi indicati nell'articolo precedente, è punito con l'arresto fino a tre mesi e si procede alla confisca della nave, stabilita nell'art. 338 (346).

Art. 335.

Chiunque trasgredisce agli ordini dei comandanti delle navi da guerra di potenze amiche, che agiscano in esecuzione delle convenzioni internazionali, alle quali abbia aderito lo Stato italiano, è punito con l'arresto da un mese ad un anno o con l'ammenda da lire cento a mille o con entrambe le pene congiuntamente.

Art. 336.

Chiunque trasgredisce agli ordini dati dall'autorità competente, allo scopo di prevenire la tratta e il commercio degli schiavi, di vietare o restringere il commercio delle armi da fuoco e di materie esplosive o di bevande alcooliche, è punito con l'arresto o con l'ammenda o con entrambe le pene congiuntamente.

Art. 337.

Le precedenti disposizioni si applicano anche se trattisi di un reato commesso all'estero, sempre che il cittadino o suddito, italiano o straniero, si trovi nel territorio della Colonia.

CAPO VI.

Delle infrazioni alla polizia marittima

Art. 338.

Il capitano che faccia uso della bandiera italiana senza esservi autorizzato, a meno che lo abbia fatto per isfuggire al nemico, incorre nella confisca della nave (346).

Art. 339.

Il colpevole di simulazione della proprietà di una nave per farla coprire di bandiera italiana incorre nella multa da lire trecento a mille (347).

Art. 340.

Chiunque faccia traffico di qualche carta di bordo o la impieghi in qualsiasi modo per far navigare con bandiera italiana un'altra nave già munita di carte di bordo italiane, è punito con la detenzione da uno a sei mesi e con multa estensibile a lire mille.

Se le carte sieno impiegate per far navigare una nave non munita di carte di bordo italiane o che sia di bandiera estera, la pena è quella stabilita dall'articolo 338.

Se il colpevole è il capitano, questi è, inoltre, destituito. (348).

Art. 341.

Chiunque falsifica od altera carte di bordo incorre nella pena della reclusione da tre a dieci anni.

Con la stessa pena è punito chiunque falsifica o altera le convenzioni di arruolamento, i contratti di costruzione, ed in generale gli atti marittimi ricevuti da funzionari di porto o da ufficiali consolari all'estero.

Qualora l'autore del falso o dell'alterazione sia il capitano della nave, la pena della reclusione non può essere minore di anni cinque (349).

Art. 342.

Colui che, senza aver concorso nel falso, abbia scientemente fatto uso di carte o di atti falsi previsti nel precedente articolo, è punito con la reclusione fino a cinque anni (350).

Art. 343.

Il capitano che faccia uso di bandiera non conforme al modello regolamentare o di insegne non autorizzate, incorre nella multa estensibile a lire cinquecento (351).

Art. 344.

Il capitano che senza speciale licenza navighi non essendo munito delle prescritte carte di bordo, incorre nella pena della detenzione sino a sei mesi ed in una multa di lire trecento (352).

Art. 345.

Il capitano, che intraprende la navigazione fuori dei limiti assegnati al suo grado, incorre nella multa non minore di lire mille se la navigazione da lui intrapresa riguardi viaggi di lungo corso, e nella multa non minore di lire cinquecento in tutti gli altri casi.

In caso di recidiva è sempre applicata la sospensione per un tempo non minore di sei mesi (353).

Art. 346.

Colui che senza esservi autorizzato prende il comando di una nave, incorre nella pena della detenzione da sei mesi ad un anno.

Se la persona che prende il comando non ha alcun grado nella marina mercantile, incorre nella pena della detenzione non minore di un anno e non maggiore di due (354).

Art. 347.

Nei casi previsti nei due articoli precedenti e qualora la nave siasi perduta o resa inservibile od abbia sofferto danni tali per cui ne siano derivate lesioni o la morte di qualche individuo, il colpevole, oltre che nelle pene di sospensione o d'interdizione comminate dall'articolo 361, incorre in quella della detenzione da due ad otto anni (355).

Art. 348.

Il capitano che abbia in qualsiasi modo favorito l'usurpazione del comando in ciò che riguarda la manovra o la direzione nautica della nave, sia prestandosi ad essere un semplice latore di spedizioni, sia col sostituire altri a sè, è punito con la multa estensibile a lire cinquecento e con la sospensione, alla quale in caso di recidiva è sostituita la destituzione (356).

Art. 349.

Il capitano che navighi senza gli ufficiali, dei quali la legge prescrive l'imbarco, incorre nella multa da lire trecento a mille (357).

Art. 350.

Il capitano, che non tenga a bordo il giornale nei casi e secondo le forme prescritte e non faccia sul medesimo le annotazioni volute dalle leggi o dai regolamenti, incorre nella multa estensibile a lire cinquecento, salvo il disposto dell'articolo 355.

Nella stessa pena incorre il capitano che non abbia a bordo gli esemplari delle leggi o dei regolamenti prescritti (358).

Art. 351.

Il capitano di nave italiana, che, dopo aver imbarcato passeggieri nei porti dello Stato o della colonia con destinazione al di là dello stretto di Gibilterra o del canale di Suez, imbarchi altri passeggieri in eccedenza al numero prescritto dai regolamenti, incorre nella multa da lire cento a mille, ed, in caso di recidiva, anche nella sospensione da due a sei mesi (359).

Art. 352.

Il capitano che per propria colpa abbia fatto soffrire una ridu-

zione sulle razioni, previste nell'art. 94, o che abbia altrimenti lasciato mancare i viveri necessari al sostentamento delle persone imbarcate o che non abbia rinnovate negli scali intermedi le provviste alimentari alterate o l'acqua corrotta, incorre nella pena della reclusione da un mese ad un anno e nella multa da lire trecento a mille (360).

Art. 353.

Il capitano, che ometta di redigere gli atti per le nascite, morti o scomparizioni avvenute a bordo, incorre nella multa estensibile a lire cinquecento (361).

Art. 354.

Qualunque contravvenzione al disposto dell'art. 97 o alle leggi civili sulla custodia o consegna dei testamenti marittimi, è punita con la multa estensibile a lire cinquecento, ed a questa pena può, secondo i casi, essere aggiunta anche quella della detenzione da un mese ad un anno (362).

Art. 355.

Le omissioni delle registrazioni prescritte pel giornale nautico, non specialmente previste da questo Codice, le quali possano recare danno ai terzi, sono punite con la multa di lire cento a trecento, e, secondo i casi, anche con la detenzione del colpevole sino a tre mesi (363).

Art. 356.

Il capitano che, fuori dei casi previsti dall'art. 302, scriva o faccia scrivere sul giornale nautico fatti alterati o contrari alla verità, in riguardo ai rilevamenti, alle rotte, alla navigazione ed alla disciplina, è punito con la reclusione non minore di sei mesi (364).

Art. 357.

Il capitano che abbia commesso abusi di potere o che, fuori dei casi di necessità assoluta, abbia usato vie di fatto verso un subalterno od un passeggiero, incorre nella pena della reclusione estensibile a sei mesi e nella sospensione.

La pena della reclusione non è minore di sei mesi se le violenze siano commesse contro persona minore degli anni diciotto o contro una donna.

Sempre che le lesioni, violenze od offese costituiscano delitto, il colpevole incorre nella pena prevista dalla legge penale comune, aumentata di un terzo alla metà (365).

Art. 358.

Quando il reato previsto dall'articolo precedente sia commesso da un ufficiale di bordo, sono applicabili le stesse pene diminuite di un terzo (366).

Art. 359.

Il capitano che si ubbriaca, essendo la nave in navigazione, è punito con la sospensione; in caso di recidiva la pena può estendersi alla interdizione.

Qualora l'ubbriachezza sia abituale può inoltre infliggersi la pena della detenzione estensibile a tre mesi (367).

Art. 360.

Qualunque persona dell'equipaggio, che a bordo della nave commetta disordini in istato di ubbriachezza o siasi addormentata o abbia abbandonato il suo posto essendo di vedetta o di guardia al timone, è punita con la detenzione non minore di un mese (368).

Art. 361.

Il capitano che per ubbriachezza, per negligenza, per contravvenzione ai regolamenti, per avere male stivato la nave, o per averla caricata oltre la portata prescritta, senza che vi concorra dolo, abbia posto in grave pericolo o fatto perdere la nave, o cagionato alla medesima o ad altre navi danni tali, pei quali siano derivate ferite o la morte di qualche individuo, incorre nella pena della detenzione da sei mesi ad otto anni e nella sospensione, e si può, secondo i casi, alla sospensione sostituire l'interdizione (369).

Art. 362.

Il capitano che dovendo abbandonare la nave non si uniformi a quanto è prescritto dall'art. 110, è punito con la sospensione, e, secondo i casi, con l'interdizione.

Nella stessa pena incorre il capitano, il quale abbia omesso di sentire il parere degl'interessati nel carico o delle persone dell'equipaggio, nei casi in cui tale parere sia richiesto da questo Codice o da altre leggi vigenti (370).

Art. 363.

Il capitano, che arruolando o licenziando un individuo del suo equipaggio, non lo faccia rispettivamente inscrivere o cancellare nel ruolo dell'equipaggio, incorre nell'ammenda di lire cinquanta, se la nave è armata al lungo corso; in quella di lire venticinque, se è armata al gran cabotaggio, ed in quella di lire quindici, se destinata ad altra più limitata navigazione od alla pesca.

Quando la persona imbarcata sia iscritta sotto falso nome, il capitano incorre nella pena della detenzione non minore di sei mesi.

Se l'omissione o la iscrizione sotto falso nome riguarda due o più persone, la pena può essere elevata fino al doppio.

Nelle stesse pene, rispettivamente stabilite nella parte prima di questo articolo, incorre il capitano che lasci imbarcare passeggieri non iscritti sulle carte di bordo, salvo le maggiori pene quando si tratti di disertori o di individui sottratti alle leve di terra e di mare. Se poi costoro siano ricercati dalla giustizia per qualche altro delitto, il capitano, che ne sia consapevole, incorre nelle pene comminate dalla legge penale ai favoreggiatori (371).

Art. 364.

Il capitano, che arbitrariamente e contro la volontà di alcuna delle persone arruolate nell'epuipaggio, l'abbia congedata e sbarcata in paese straniero, o che, fuori di caso di forza maggiore, abbia abbandonato, in corso di viaggio, alcuna delle persone imbarcate, è punito con la detenzione da due mesi a due anni e con multa da lire duecento a mille.

La pena è aumentata da un terzo alla metà quando la persona sbarcata sia lasciata senza mezzi di sussistenza (372).

Art. 365.

Il capitano, il quale sbarchi durante il viaggio individui dell'equipaggio ammalati o feriti senza provvedere, a termini delle leggi commerciali, i mezzi per la loro cura e pel ritorno in patria, incorre in una multa non minore di lire trecento, estensibili a lire mille.

Nella stessa pena incorre il capitano, che dopo aver imbarcato passeggieri nello Stato o nella colonia, costretto da forza maggiore li abbia sbarcati in un porto o spiaggia intermedia, senza provvedere alla loro sussistenza e procurare loro il trasporto al luogo di destinazione, ed, in caso d'impossibilità, il loro rinvio in patria.

Nel caso previsto nella prima parte del presente articolo, alla pena stabilita è sempre aggiunta la sospensione (373).

Art. 366.

Il capitano di una nave italiana che, trovando in porti od in ispiaggie estere, nei quali non risieda alcun ufficiale consolare, marinai italiani naufragati, non offra loro il ricovero prescritto dall'art. 113, incorre nella multa estensibile a lire cinquecento, e nella sospensione.

Il capitano di una nave diretta ad un porto dello Stato o della colonia, il quale ricusi di ottemperare alla richiesta degli ufficiali consolari pel trasporto delle persone, secondo il disposto del capoverso dello stesso art. 113, incorre nella multa di lire duecento per ciascuna delle persone che avrebbe dovuto trasportare (374).

Art. 367.

Il capitano di una nave italiana diretta ad uno dei porti dello Stato o della colonia, il quale ricusi di ottemperare alla richiesta di un regio ufficiale consolare pel trasporto di un condannato o imputato, ovvero di corpi di reato od altri oggetti d'interesse della giustizia, incorre nella multa da lire cinquecento a mille.

Il capitano però non è tenuto di ricevere a bordo imputati o condannati in numero superiore alla quinta parte dell'equipaggio della nave.

Il capitano, che dopo aver avuto dai regi ufficiali consolari la consegna di individui in istato di arresto, per trasportarli nello Stato o nella colonia, ne favorisca la fuga, od usi contro di essi atti arbitrari o ingiusto rigore, incorre nelle pene stabilite dalla legge penale comune. Se la fuga sia cagionata da semplice negligenza, può in luogo della detenzione applicarsi una multa estensibile a lire duecento.

Nello stesso modo sono puniti gli individui, i quali, tanto nel caso ora accennato, quanto in quello contemplato nella prima parte dell'art. 420, sono preposti alla custodia delle persone in istato di arresto (375).

Art. 368.

Il capitano che contravvenga al disposto dell'art. 108 incorre nella multa da lire cento a mille.

Qualora risulti che l'aumento d'armi, di munizioni o di equipaggio sia diretto a facilitare un'azione delittuosa o un contrabbando a danno dello Stato o della colonia, il capitano può inoltre essere punito con la reclusione estensibile ad un anno e con la destituzione (376).

Art. 369.

Il capitano, il quale in corso di navigazione non obbedisca alla chiamata di una nave da guerra italiana e la costringa ad usare la forza, incorre in una multa da lire trecento a mille (377).

Art. 370.

Il capitano, che commetta atti di resistenza o di ostilità contro una nave da guerra italiana o altra a servizio della forza pubblica dello Stato o della colonia, incorre nella pena della reclusione da tre a dieci anni, e le altre persone dell'equipaggio, che vi abbiano preso parte, nella pena della reclusione non minore di tre mesi e non maggiore di sette anni.

I passeggieri che abbiano preso parte alla resistenza od ostilità incorrono nelle stesse pene stabilite per le persone dell'equipaggio (378).

Art. 371.

Il capitano di una nave mercantile carica di truppe, munizioni da guerra o di altri oggetti o generi dello Stato o della colonia, che essendo in convoglio, abbandoni la scorta, incorre nella pena della detenzione da uno a tre mesi, salvo il caso di forza maggiore.

Se la nave, dopo abbandonata la scorta sia predata, la pena è della reclusione fino ad un anno.

Se poi risulti che il capitano abbia dato volontariamente la nave in mano del nemico, la pena è della reclusione da dieci a venti anni (379).

Art. 372.

Il capitano, che assuma il comando di navi da guerra estere senza aver ottenuto l'autorizzazione del Governo, è punito con la destituzione, senza pregiudizio delle altre pene in cui possa essere incorso a norma della legge penale comune (380).

Art. 373.

Gli inscritti nelle matricole o nei registri della gente di mare, i quali prendano imbarco sopra navi mercantili appartenenti ad una potenza che si trovi in guerra con lo Stato, incorrono nella pena della detenzione da tre mesi ad un anno (381).

Art. 374.

I cittadini e sudditi italiani che prendano servizio a bordo di navi corsare di potenza in guerra con lo Stato, sono puniti con la reclusione da dieci a venti anni. Qualora abbiano preso parte ad atti di depredazione contro navi italiane o prendano servizio in nave da guerra di potenza in guerra con lo Stato, incorrono nelle pene stabilite per coloro che prendono le armi contro lo Stato (382).

Art. 375.

Le persone di equipaggio di navi italiane, le quali in paese estero invochino la protezione di autorità diverse dagli ufficiali consolari italiani, o, dove questi non sieno, ricorrano ad altre autorità diverse dal Consolato sotto la cui protezione sia posta la nave, incorrono nella multa fino a lire dugento.

I capitani possono inoltre essere puniti con la detenzione non minore di un anno (383).

Art. 376.

L'iscritto nelle matricole o nei registri della gente di mare, che ceda ad altri il libretto di matricola o il foglio di ricognizione, è punito con la multa fino a lire cento.

Nel caso in cui il libretto o il foglio di ricognizione abbia servito all'evasione di una persona imputata di delitto o di un iscritto di leva, il colpevole è punito come correo nel reato stesso (384).

Art. 377.

Il capitano, il quale, potendo, non presta soccorso ad una nave pericolante, è punito con multa da lire trecento a tremila; può, inoltre, se italiano, essere sospeso per un tempo da sei mesi ad un anno (385).

Art. 378.

Le persone addette ai servizi di navigazione o di porto, le quali contravvengano al disposto dell'art. 143, incorrono nelle pene stabilite pei delitti d'insurbordinazione delle persone di equipaggio contro il capitano e nei casi di minore gravità con le pene comminate dall'art. 407 (386).

Art. 379.

Ogni contravvenzione al disposto dell'art. 134 è punito con la pena comminata dalla legge penale comune contro coloro che non fanno la consegna degli oggetti smarriti.

Se gli oggetti siano provenienti manifestamente da naufragio, e non ne sia fatta l'immediata consegna all'autorità marittima che procede al salvataggio, o, in difetto, all'autorità locale, il colpevole è punito con le pene stabilite pel reato di furto (387).

Art. 380.

Il capitano che ricusi di pagare i diritti dovuti agli ufficiali consolari soggiace, oltre al pagamento dei diritti medesimi, ad una multa eguale al doppio del loro ammontare (388).

Art. 381.

Il costruttore, che presti il suo nome ad altri, che non siano costruttori, per dirigere la costrnzione di navi, incorre nella pena della sospensione dall'esercizio della sua professione fino a tre anni (389).

Art. 382.

Incorre in una multa estensibile a lire dugento il capitano:

a) che navighi senza avere i fanali accesi o senza trovarsi munito degli oggetti di corredo prescritti dai regolamenti;

b) che non abbia obbedito agli ordini di rifornire di viveri la nave, in osservanza del disposto del capoverso dell'art. 95;

c) che non si uniformi al disposto dell'art. 92.

Nei casi previsti dal capoverso di detto articolo, se vi sia un me-

dico che faccia parte dell'equipaggio, incorre anche egli nella stessa pena (390).

Art. 383.

È punita con multa estensibile a lire dugento ogni contravvenzione agli articoli 35 e 104.

Ogni contravvenzione all'art. 113 è punita con multa da lire dugento a cinquecento (391).

CAPO VII.

Delle contravvenzioni alle norme di polizia dei porti e delle spiaggie

Art. 384.

Chiunque col tagliare o con lo slegare gomene, catene, ormeggi o in qualunque altro modo, cagioni danno alle navi ancorate nei porti, nelle rade o spiaggie, incorre in una multa, che può estendersi a lire trecento.

Nei casi più gravi può anche applicarsi la pena della detenzione da tre mesi a tre anni.

Rimangono salve le maggiori pene nel caso che il fatto sia compiuto dolosamente (392).

Art. 385.

Ogni contravvenzione all'art. 170 è punita con multa estensibile a lire mille.

Se la stazza lorda della nave eccede le cinquecento tonnellate, la pena può estendersi a lire due mila (393).

Art. 386.

Chiunque, senza essere autorizzato a tenore dell'art. 186, rimorchi navi nelle acque della colonia, incorre in una multa da lire cento a trecento (394).

Art. 387.

Il conduttore di piroscafi rimorchiatori, che rifiuti di obbedire agli ordini dell'autorità marittima per soccorrere navi pericolanti, è punito con la pena della reclusione fino ad un mese e con la multa fino a lire cinquecento (395).

Art. 388.

I galleggianti che si trovino nel porto od in altro luogo di ancoraggio senza la numerazione prescritta dal regolamento o condotti da altri che non sia il titolare della licenza, possono essere sequestrati, e la persona che ne ha il maneggio è punita con multa estensibile a lire cento.

Il galleggiante è tenuto in sequestro per un tempo non eccedente quindici giorni. Non comparendo il proprietario entro questo termine, il galleggiante è considerato come cosa abbandonata, e si applica il disposto dell'art. 136 (396).

Art. 389.

Il proprietario del galleggiante, che si trovi per negligenza vagante od abbandonato nei porti ed in altri luoghi d'ancoraggio, incorre nelle pene stabilite nell'articolo precedente.

Può inoltre pronunciarsi il sequestro del galleggiante, come nel precedente articolo (397).

Art. 390.

I proprietari di galleggianti per servizio nei porti, che non facciano eseguire le riparazioni ordinate ai sensi dell'art. 187 nel termine stabilito, sono puniti con l'ammenda.

Se dopo l'applicazione dell'ammenda decorra infruttuosamente un nuovo termine, che è assegnato dall'autorità marittima per le riparazioni, la stessa autorità può disporre la vendita del galleggiante all'asta pubblica, imponendo all'acquirente l'obbligo della riparazione.

Contro l'ordine di vendita è ammesso il ricorso al governatore a norma dell'art. 187 (398).

Art. 391.

Chiunque getta zavorra nell'interno dei porti od in altri luoghi di ancoraggio, in canali di passaggio od altrove, fuorchè nelle località a ciò destinate, incorre nella multa fino a lire cinquecento, salvo il risarcimento dei danni a tenore dell'art. 171 (399).

Art. 392.

Le usurpazioni e le arbitrarie innovazioni nei porti ed altri luoghi contemplati nell'art. 147, sono punite con multa estensibile a lire mille (400).

Art. 393.

Chiunque, fuori dei casi contemplati nell'art. 193, prende a pilotare una nave, incorre nelle seguenti pene:

se non abbia fatto che aderire alla richiesta del capitano della nave, la pena è della multa estensibile a lire cento;

se egli stesso ha tratto in errore il capitano della nave, incorre nella pena della detenzione da quindici giorni a due mesi, e nella multa da lire cento a duecento (401).

Art. 394.

I piloti, i quali senza autorizzazione scritta dell'autorità marittima si assentano dal porto o da altre località, al cui servizio sono addetti, sono puniti in via disciplinare.

Nel caso di recidiva o nel caso che l'assenza oltrepassi i venti giorni, il piloto è sospeso e può anche esser cancellato dal ruolo dei piloti (402).

Art. 395.

I piloti che, salvo il caso di assoluta impossibilità, non abbiano risposto al segnale di chiamata di una nave o non abbiano prestato l'opera richiesta, incorrono nella pena della detenzione fino ad un mese e nella sospensione fino a tre mesi.

Se la nave cui fu ricusato il servizio era in pericolo ed abbia naufragato, la pena è di due mesi ad un anno di reclusione e il colpevole è cancellato dal ruolo (403).

Art. 396.

Il piloto che abbandoni il posto in contravvenzione al disposto dell'art. 197, è punito in via disciplinare dall'autorità marittima.

Qualora in causa dell'abbandono siansi verificate avarie, la pena può estendersi fino a lire duecento di multa ed a tre mesi di sospensione.

Nel caso che la nave sia perduta, la pena è da due mesi ad un anno di reclusione, oltre la cancellazione dal ruolo dei piloti (404).

Art. 397.

Il pilota che si ubbriaca mentre è di servizio o che richiesto non possa prestare l'opera sua per cagione di ubbriachezza, è punito in via disciplinare, salvo il disposto dall'art. 488 del Codice penale.

In caso di recidiva la pena è della multa fino a lire trecento e della sospensione e può anche ordinarsi la sua cancellazione dal ruolo dei piloti (405).

Art. 398.

Il piloto che per ubbriachezza, negligenza od ignoranza abbia fatto perdere la nave pilotata o abbia causato alla medesima danni tali per cui ne siano derivate ferite o la morte di qualche individuo, è punito con le pene dell'art. 361 (406).

Art. 399.

La mancanza di rispetto e ogni atto di violenza del piloto contro il capitano della nave pilotata, italiana o straniera, sono puniti con

le pene stabilite, a seconda delle circostanze, dagli articoli 230 e 281 (40?).

Art. 400.

Le persone addette ai servizi di porto o di navigazione, italiane e straniere, chiamate dalla competente autorità ad accorrere in soccorso di navi pericolanti, ad estinguere incendi od a prestare altri pubblici servigi, a tenore degli articoli 121 e 200, e che vi si rifiutino, sono soggette ad una multa estensibile a lire cento, e, a seconda della gravità dei casi, anche alla detenzione estensibile ad un mese (408).

CAPO VIII.

Delle contravvenzioni marittime

Art. 401.

Incorre nella pena dell'ammenda chiunque, essendo divenuto proprietario o partecipe alla proprietà di una nave, non si faccia riconoscere dall'autorità marittima, giusta l'art. 49.

Incorre nella multa da lire trecento a cinquemila chiunque abbia venduto la sua nave a straniero senza il permesso di dismissione della bandiera, prescritto dallo stesso art. 49 (415).

Art. 402.

È punito con ammenda, non minore di lire venticinque, il colpevole di contravvenzione al disposto degli articoli 114 a 118 (416).

Art. 403.

È punito con pene di polizia il capitano che per negligenza abbia perduto o distrutto alcuna delle carte di bordo della nave (418).

Art. 404.

Le contravvenzioni al disposto dell'articolo 26 sono punite con ammenda sino a lire venti (419).

Art. 405.

Le contravvenzioni al disposto dell'articolo 158 sono punite con pena pecuniaria estensibile fino a lire cinquecento.

Gli istrumenti, che abbiano servito allo scavo ed al trasporto abusivo delle materie, possono essere confiscati (420).

Art. 406.

Le contravvenzioni al disposto dell'articolo 176 sono punite con l'ammenda fino a lire trecento (421).

Art. 407.

Le contravvenzioni alle disposizioni contenute nel titolo terzo, parte prima, di questo Codice, non ispecialmente previste, sono punite con l'arresto fino a cinque giorni e con l'ammenda sino a lire cinquanta, estensibile sino a lire trecento (422).

Art. 403.

Sono punite con la stessa pena le altre contravvenzioni al presente Codice, le quali non siano colpite con speciale pena (423).

CAPO IX.

Disposizioni generali

Art. 409

Qualunque falsificazione o alterazione di atti relativi alla visita delle navi, di libretti di matricola o fogli di ricognizione e di ogni altro atto o scrittura relativo alla navigazione od al traffico marittimo, non specialmente contemplata da questo Codice, è punita con la reclusione da sei mesi a cinque anni.

Nella stessa pena, diminuita di un terzo, incorrono coloro che fanno uso degli atti o delle scritture suddette, conoscendone la falsità (424).

Art. 410.

Gli oltraggi e le violenze contro i funzionari delle capitanerie di porto e contro gli ufficiali consolari all'estero sono puniti con le pene stabilite dal Codice penale pei colpevoli di tali reati contro i pubblici funzionari.

Questa disposizione si applica anche ai colpevoli di oltraggi e di violenze contro i comandanti e gli ufficiali delle navi da guerra dello Stato, che si trovino in alto mare o di stazione all'estero, nei luoghi ove non risiedono ufficiali consolari con esercizio di giurisdizione.

Quando i fatti non costituiscano oltraggi o violenze, ma mancanze di rispetto della gente di mare, la pena è del carcere fino a cinque giorni e dell'ammenda fino a lire cinquanta.

Il capo dell'ufficio di porto, nei casi contemplati nel primo e terzo comma del presente articolo, può ordinare l'arresto immediato del colpevole (409, 417, 425).

Art. 411.

Le disposizioni del precedente articolo sono anche applicabili alle insubordinazioni, alle violenze ed agli oltraggi commessi dai cittadini o sudditi italiani verso l'ufficiale consolare d'una Potenza estera, che sia incaricato delle funzioni di console nazionale o sotto la cui protezione si sia posta la nave per non trovarsi nel luogo alcun ufficiale consolare nazionale (426).

Art. 412.

È in facoltà dei capi degli uffici di porto e degli ufficiali consolari all'estero, nei casi d'urgenza o quando sia indispensabile per la necessità della navigazione e per la sicurezza della nave, di adoperare la forza per costringere le persone degli equipaggi ad uniformarsi agli obblighi di legge, in quanto concerne gli sbarchi e gl'imbarchi, sempre quando le persone obbligate si trovino sul luogo (427).

Art. 413.

I funzionari e gli agenti pubblici, i quali abbiano commesso o preso parte ad uno dei reati, contemplati in questo Codice, che erano tenuti di prevenire o di reprimere o che sia relativo ad un atto dipendente dall'esercizio delle loro funzioni sono puniti con la pena stabilita pel reato aumentata di un terzo alla metà (428).

Art. 414.

Nelle disposizioni del presente titolo, sotto la denominazione di equipaggio, s'intendono le persone imbarcate per qualunque causa, eccettuati i passeggieri (429).

Art. 415.

Le pene sancite da questo Codice contro i capitani si applicano anche a quelli che ne fanno le veci. Possono però, secondo i casi, essere diminuite di un terzo (430).

Art. 416.

I reati commessi dagli equipaggi delle navi armate in corso sono puniti con le pene stabilite dalla legge penale militare marittima per gli equipaggi delle navi da guerra, diminuite di un terzo, salvo il disposto dell'art. 262 (432).

TITOLO III.

Della giurisdizione penale marittima, mercantile, della competenza e della procedura

CAPO UNICO.

Art. 417.

La giurisdizione penale marittima mercantile è esercitata:

a) dall'autorità giudiziaria ordinaria;

b) dai tribunali consolari all'estero nei luoghi in cui dalle leggi, dai trattati e dagli usi è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare;

c) dai capitani e dagli ufficiali di porto, dai consoli all'estero, dai comandanti delle navi da guerra in alto mare e nei luoghi in cui non risiedono ufficiali consolari con esercizio di giurisdizione (433).

Art. 418.

I capitani ed ufficiali di porto preposti alle circoscrizioni, ai compartimenti ed ai circondari conoscono dei delitti punibili con pena restrittiva della libertà nel massimo non superiore a tre mesi o con la pena pecuniaria non superiore a lire mille, sola o congiunta alla pena precedente.

Conoscono inoltre di tutte le contravvenzioni ed infrazioni disciplinari contemplate da questo Codice.

L'autorità giudiziaria conosce di tutti gli altri reati marittimi, secondo le norme del Codice di procedura penale, salvo quanto è disposto da questo Codice e da altre disposizioni vigenti in colonia (434).

Art. 419.

Se i reati sono avvenuti all'estero o in corso di navigazione la competenza appartiene all'autorità del luogo del primo approdo della nave nello Stato o nella colonia, quando non è stata fatta denunzia ai RR. consoli, o ai comandanti delle navi da guerra all'estero; ed all'autorità del luogo ove la nave è inscritta, quando è stata fatta la denunzia, salvo in quest'ultimo caso la giurisdizione consolare (435).

Art. 420.

Se il primo porto di approdo sia estero ed ivi risieda un R. ufficiale consolare, il capitano consegna al medesimo le carte processuali e i corpi di reato.

L'ufficiale consolare redige processo verbale della denunzia o querela, compie gli atti d'istruttoria che crede del caso e raccoglie le carte del processo e i corpi del reato e li trasmette al Ministero della marina.

Egli inoltre fa sbarcare l'imputato e provvede per la custodia di lui.

Se il delitto sia stato commesso nelle acque della colonia o su nave iscritta presso gli uffici marittimi della colonia, il ministro della marina trasmette gli atti al governatore e l'ufficiale consolare provvede per la traduzione dell'imputato nel porto che sarà designato dal governatore medesimo.

In mancanza di ufficiale consolare il comandante di una nave da guerra dello Stato, che si trovi nel luogo, compie le attribuzioni innanzi accennate.

Quando si tratti di reati molto gravi e non sia prossimo il ritorno della nave nello Stato o nella colonia, l'ufficiale consolare o il comandante della nave da guerra possono far sbarcare ed inviare nello Stato o nella colonia le persone dell'equipaggio, le cui deposizioni sembrino più importanti, provvedendo opportunamente affinchè la nave possa continuare il viaggio.

Nei porti, sedi di consolati con esercizio di giurisdizione, nulla è innovato rispetto alla competenza dell'autorità consolare, qualora si tratti di delitti, a giudicare i quali sia competente l'autorità medesima (440 a 444).

Art. 421.

Nel caso, previsto dall' art. 92, di delitto commesso durante il viaggio da alcuna delle persone imbarcate, il capitano deve prendere le necessarie precauzioni per la custodia dell'imputato, sentito il parere del secondo di bordo o di altro ufficiale, assicurare il corpo del reato, e redigere processo verbale particolareggiato dell'avvenimento, sottoscritto dai testimoni, che si siano trovati presenti al fatto.

Di tutto si fa menzione nel giornale nautico (436).

Art. 422.

Nel caso di decesso avvenuto a bordo, il capitano redige processo verbale con descrizione del cadavere e con indicazione di tutte le circostanze relative alla morte dell'individuo, facendone menzione nel giornale nautico.

Il verbale è sottoscritto da due testimoni.

Qualora sia sulla nave un medico, questi redige il verbale sul quale il capitano appone il visto (437).

Art. 423.

Il secondo di bordo, o altro ufficiale che ne faccia le veci, deve fare al più presto rapporto scritto al capitano di qualunque delitto sia commesso durante il viaggio.

Di questo rapporto è fatta menzione nel giornale nautico (438).

Art. 424.

Il capitano, assistito dall'ufficiale che ha fatto il rapporto, procede ad una istruzione sommaria, riceve le deposizioni dei testimoni, stende processo verbale, del quale è pure fatta menzione nel giornale nautico (439).

Art. 425.

Il capitano, nel primo porto di approdo dello Stato o della colonia fa la denunzia entro le ventiquattro ore e consegna le carte processuali e i corpi di reato all'autorità marittima del luogo, la quale ne dà immediatamente avviso al rappresentante del pubblico ministero presso il tribunale nella cui giurisdizione si trova il porto.

L'istesso obbligo è fatto al capitano se il delitto sia commesso in territorio italiano (441, 442).

Art. 426.

Il capitano od ufficiale di porto redige processo verbale della denunzia o querela del capitano, procede agli atti d'istruttoria nelle forme stabilite dal regolamento e li trasmette al rappresentante del pubblico ministero e fa custodire nelle carceri giudiziarie l'imputato, che si trovi in istato d'arresto.

Se l'imputato non si trovi in istato d'arresto e sia imbarcato per l'estero, il capitano od ufficiale di porto lo fa tradurre dinanzi al rappresentante del pubblico ministero per i provvedimenti di legge.

Gli stessi obblighi spettano alle autorità marittime che abbiano avuto notizia di un delitto, ancorchè non sia stato loro denunziato dal capitano (443, 444).

Art. 427.

I comandanti di navi da guerra, i quali abbiano avuto in consegna individui imputati di delitti o atti processuali o corpi di reato, approdando in un porto dello Stato o della colonia, devono consegnarli al rappresentante del pubblico ministero.

Qualora approdino in paese estero, provvedono d'accordo con le autorità consolari (446).

Art. 428.

Il capitano, che contravvenga ad alcune delle prescrizioni del presente capo, incorre in una multa pecuniaria, che può estendersi a lire duecento, a profitto degli istituti di previdenza a favore della gente di mare (447).

Art. 429.

I capitani e gli ufficiali di porto devono, nella istruttoria e nel giudizio sulle contravvenzioni marittime e sui reati previsti dall'art. 418, osservare le forme prescritte dal regolamento.

L'imputato di contravvenzioni, punibili con pene pecuniarie, può, con domanda da lui sottoscritta, chiedere al capitano od all'ufficiale di porto, prima che questi pronunzi la sentenza definitiva, che applichi la pena in via amministrativa.

La domanda può farsi anche verbalmente, qualora l'imputato si presenti di persona avanti al capitano od all'ufficiale di porto.

Le dette autorità possono avvalersi anche del procedimento per decreto, secondo le norme stabilite dall'Ordinamento giudiziario, approvato con R. decreto 20 marzo 1913, n. 28).

L'esecuzione delle sentenze di condanna a pene pecuniarie, per spese di giustizia e la commutazione delle dette pene in pene restrittive alla libertà personale spetta all'autorità giudiziaria ordinaria.

Gli atti per la riscossione della pena spettano al cancelliere del tribunale.

I consoli ed i comandanti di navi da guerra in paese straniero,

ove non risieda console con esercizio di giurisdizione, devono uniformarsi alle speciali norme di procedura prescritte dalla legge sui consolati.

Anche innanzi i detti consoli e comandanti si fa luogo alla composizione amministrativa come nel primo capoverso (448).

Art. 430.

I procedimenti relativi ai reati marittimi devono essere trattati d'urgenza.

L'imputato, contro il quale siasi spedito o possa essere spedito mandato di cattura a norma del Codice di procedura penale, o che trovasi in istato di libertà provvisoria, non può prendere imbarco senza una speciale autorizzazione dell'autorità marittima, da rilasciarsi previo il consenso del pubblico ministero; in ogni caso l'imbarco non può essere autorizzato per viaggi all'estero.

Oltre ai casi autorizzati dal Codice di procedura penale e dall'ordinamento giudiziario vigente in Colonia, nei giudizi per reati marittimi si possono leggere le dichiarazioni scritte dei testimoni, ogni qualvolta consti che si trovino in navigazione, quantunque non siano assenti dal Regno o dalla colonia.

I termini per produrre opposizioni, appello o ricorso contro sentenze di condanna per reati marittimi, pronunziate a carico di persone appartenenti alla gente di mare, mentre sono in navigazione, cominciano a decorrere dal giorno dello sbarco nel Regno o nella colonia, accertato a tenore degli articoli 114 e seguenti di questo Codice e del regolamento.

Nei giudizi per reati marittimi, i termini possono essere opportunamente ridotti, previo accordo fra le parti, con decreto dell'autorità, che deve giudicare (449).

TITOLO IV.

Del potere disciplinare

CAPO UNICO.

Art. 431.

Le autorità investite dei poteri disciplinari hanno facoltà di conoscere le semplici mancanze disciplinari commesse dalle persone alla loro dipendenza e di applicare le pene indicate negli articoli seguenti (450).

Art. 432.

Il potere disciplinare è affidato:

1° ai capitani e agli ufficiali di porto:

a) su tutte le persone iscritte nella matricola della gente di mare, dal giorno in cui è fatta menzione del loro imbarco sul ruolo di una nave, sino a quello in cui siano regolarmente sbarcati;

b) sui pescatori del litorale;

c) sulle persone addette ai lavori nei porti;

d) sui barcaiuoli nei porti e nelle spiagge;

e) sui piloti pratici e sulle persone indicate nell'art. 163;

2° agli ufficiali consolari all'estero sulle persone menzionate alla lettera *a)*;

3° ai comandanti delle navi da guerra sulle persone indicate alla lettera *a)*, semprechè la nave sulla quale sono imbarcate si trovi in alto mare od in paese straniero, ove non risieda un ufficiale consolare nazionale;

4° al capitano sopra qualunque persona imbarcata sulla nave, compresi i passeggeri (451).

Art. 433.

Oltre ai casi espressamente previsti nei precedenti articoli, sono considerate mancanze disciplinari e represse con punizioni disciplinari:

la disobbedienza semplice;

la negligenza nel prendere il proprio posto;

la mancanza o negligenza nel servizio nautico detto di quarto o quarta;

la ubbriachezza non molesta;

l'assenza da bordo senza autorizzazione del capitano, quando non oltrepassi le ventiquattro ore;

l'imbarco clandestino di vino o di altre bevande alcooliche o fermentate;

la mancanza di rispetto ai superiori, e in genere tutti gli atti i quali non costituiscono che lieve mancanza, o semplice mancamento all'ordine od al servizio della nave;

la perdita, per negligenza, del libretto di matricola o del foglio di ricognizione;

ogni fatto di negligenza dei capitani nell'esercizio delle funzioni loro attribuite in materia di polizia di bordo, non specialmente previsto nel titolo II, capo IX, parte prima (452).

Art. 434.

Le persone componenti l'equipaggio di una nave, a qualunque grado appartengano, possono essere punite:

1° con la consegna a bordo da uno a cinque giorni;

2° con il raddoppiamento della durata del servizio di guardia;

3° con la privazione della razione di vino o di altra bevanda fermentata, da uno a due giorni;

4° con gli arresti da uno a dieci giorni;

5° con la ritenuta della paga mensile da uno a venti giorni, o la privazione di utili da una a cento lire. Questa punizione non può mai infliggersi dal capitano.

Le persone indicate nell'art. 163 e alle lettere *b)*, *c)*, *d)*, *e)* dell'art. 432 possono essere punite con gli arresti da uno a dieci giorni.

I passeggieri possono essere puniti:

1° con la esclusione dalla mensa del capitano da uno a dieci giorni;

2° con la proibizione di stare in coperta oltre due ore del giorno per un tempo non maggiore di cinque giorni.

Le pene disciplinari non possono essere applicate cumulativamente (453, 454).

Art. 435.

Gli arresti disciplinari si scontano:

in alto mare, a bordo della nave, custodendo il condannato a norma del regolamento;

nei porti della colonia, in quei luoghi a ciò destinati dal regolamento;

in paese estero, nelle carceri consolari, ovvero a bordo delle navi da guerra italiane che vi sieno di stazione (art. 254).

Art. 436.

Le persone dell'equipaggio continuano ad essere sottoposte alle regole di disciplina nel caso di perdita della nave per naufragio, o per qualunque altra causa, finchè non siano affidate ad un'altra autorità italiana (455).

Art. 437.

Il capitano deve annotare nel giornale nautico le mancanze e i castighi da lui inflitti e apporvi la data e la firma.

Entro ventiquattro ore dall'ammissione a pratica, egli, anche quando non abbia l'obbligo di tenere il detto giornale, deve rendere conto all'ufficio di porto delle pene che ha inflitto alle persone dell'equipaggio e della differenza sul costo delle razioni state ridotte a titolo di punizione (457).

Gli uffici di porto devono tenerne nota nei modi stabiliti dal regolamento.

Art. 438.

Le persone dell'equipaggio che, durante la pena degli arresti, sono surrogate nel servizio a bordo della nave, soggiacciono ad una ritenuta sulle paghe, uguale allo ammontare delle spese di surrogazione.

Di tale ritenuta è fatta menzione nel giornale nautico (458).

Art. 439.

Coloro che, essendo condannati ad una pena disciplinare a bordo,

ricusino di sottomettervisi, possono essere puniti con l'arresto da uno a dieci giorni (459).

Art. 440.

L'importo delle ritenute sui salari o sulla parte degli utili, previste nei precedenti articoli, e la differenza sul costo delle razioni ridotte a titolo di punizione, sono per intero devoluti all'Istituto di previdenza a favore della gente di mare (460).

PARTE TERZA.

Disposizioni generali e transitorie

Art. 441.

Sempre quando in questo Codice si parla di capitano, con detto nome s'intendono designate tutte le persone preposte al comando delle navi, compresi i marinai autorizzati a condurre navi o barche pel piccolo traffico della costa o alla pesca illimitata ed i capobarca.

Art. 442.

I cittadini o sudditi italiani e gli stranieri residenti in colonia da cinque anni almeno, i quali abbiano avuto l'autorizzazione di costruire o comandare navi, di dirigere macchine marine o caldaie, o di esercitare le funzioni di pilota, possono essere abilitati all'ulteriore esercizio, sempre quando l'autorità marittima riconosca tuttora sussistere le loro qualità tecniche e morali, e sieno iscritti o chieggano di essere iscritti fra la gente di mare.

Art. 443.

Con decreto del governatore, in seguito ad autorizzazione del ministro delle colonie, può essere sospesa l'applicazione di tutto o di parte del presente Codice in determinate zone litoranee, per ragione d'ordine pubblico o d'interesse generale.

Il decreto indicherà le norme da osservarsi in sostituzione del Codice (461).

Art. 444.

Con R. decreto saranno introdotte nel regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia le modificazioni necessarie per coordinarlo con questo Codice e per adattarlo alle speciali esigenze della colonia.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro delle colonie
BERTOLINI.

TABELLA che stabilisce la divisione del litorale della Tripolitania e Cirenaica.

Circoscrizioni marittime	Litorale compreso da ciascuna circoscrizione	Compartimenti marittimi compresi in ciascuna circoscrizione	Circondari
Tripoli	Dal confine occidentale fino al circondario di Sirte compreso	Zuara	Macabez
		Tripoli . . .	
		Homs	Sliten
		Misurata . . .	Sirte
Bengasi . . .	Dal circondario di Sirte escluso a quello di Tolmetta incluso	Bengasi . . .	Tolmetta
Derna	Dal circondario di Tolmetta escluso fino al confine orientale	Derna	Marsa Susa
		Bomba . . .	
		Tobruk . . .	

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro delle colonie
BERTOLINI.

La raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene in sunto i seguenti RR. decreti:

N. 1042

Regio Decreto 25 agosto 1913, col quale, sulla proposta del ministro delle finanze, è data facoltà al comune di Acquaviva Picena di applicare nell'anno 1913 la tassa sul bestiame, col limite massimo raddoppiato per le sole pecore.

N. 1043

Regio Decreto 23 agosto 1913, col quale, sulla proposta del ministro delle finanze, viene data facoltà al comune di Chianciano di applicare nel biennio 1913-914 la tassa di famiglia, col limite massimo di L. 150.

N. 1044

Regio Decreto 23 agosto 1913, col quale, sulla proposta del ministro delle finanze, viene data facoltà al comune di Gangi di applicare nell'anno 1913 la tassa di famiglia, col limite massimo di L. 500.

N. 1045

Regio Decreto 23 agosto 1913, col quale, sulla proposta del ministro delle finanze, è data facoltà al comune di Gangi di applicare nell'anno 1913 la tassa sul bestiame, col limite massimo eccedente la tariffa normale.

N. 1046

Regio Decreto 25 agosto 1913, col quale, sulla proposta del ministro delle finanze, è data facoltà al comune di Liberi di applicare nell'anno 1913 la tassa sul bestiame, col limite minimo ridotto ad un solo animale.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL' EMIGRAZIONE

Disposizioni nel personale dipendente:

Con decreto Ministeriale del 24 luglio 1913, registrato alla Corte dei conti il 20 agosto successivo:

Risoldi cav. Arturo, ragioniere di 3ª classe nel Commissariato dell'emigrazione, è stato promosso ragioniere di 2ª classe nel Commissariato stesso con lo stipendio annuo di L. 3000 e con decorrenza dal 16 aprile 1913.

Franzoni Cesare, ragioniere di 4ª classe nel Commissariato dell'emigrazione, è stato promosso ragioniere di 3ª classe nel Commissariato stesso con lo stipendio annuo di L. 2500 e con decorrenza dal 16 aprile 1913. Per effetto di tale aumento è stato ridotto con la medesima decorrenza da L. 1800 a L. 1300 l'assegno annuo a titolo personale corrisposto al signor Franzoni.

Con R. decreto del 25 luglio 1913, registrato alla Corte dei conti il 6 agosto successivo:

Graziani dott. Nelusco — Montesi Giuseppe, sono stati confermati, con decorrenza dal 16 luglio 1913, il primo ragioniere di 2ª classe ed il secondo ragioniere di 3ª classe nel Commissariato dell'emigrazione.

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA E DEI CULTI

Disposizioni nel personale dipendente:

Cancellerie e segreterie.

Pescosolido Luigi, cancelliere della Pretura di San Vito dei Normanni, in aspettativa per infermità, è, a sua domanda, confermato nella aspettativa medesima per altri sei mesi.

Vaccaro Giarra Alfonso, cancelliere della pretura di Cammarata, è tramutato alla pretura di Palma Montechiaro.

Mosconi Luigi, cancelliere della pretura di San Valentino, è, a sua domanda, collocato in aspettativa per infermità per un mese.

Jovino Giuseppe, cancelliere della pretura di Prizzi, è tramutato alla pretura di Castellammare del Golfo.

Paternò Francesco, cancelliere della Pretura di Adernò, è, a sua domanda, tramutato all 3ª pretura di Catania.

Napolitani Luigi, aggiunto di cancelleria del tribunale di Napoli, nominato, cancelliere della pretura di Caltabellotta, è, invece, nominato cancelliere della pretura di Corleto Perticara.

Con decreti ministeriali del 18 maggio 1913,

Cecere Giovanni, cancelliere, della pretura di Massafra, nominato cancelliere di sezione del tribunale di Campobasso e poscia tramutato al tribunale di Lucera, è, invece, nominato cancelliere di sezione del Tribunale di Taranto.

Sanfilippo Alberto, vice cancelliere del tribunale di Urbino è nominato sostituto segretario della regia procura di Sciacca.

Pala Emanuele, aggiunto di cancelleria della prima pretura di Cagliari, è tramutato alla pretura di Sanluri.

De Palma Vincenzo, aggiunto di cancelleria della prima pretura di Sanluri, è tramutato al 1° mandamento di Cagliari.

Cantore Domenico, aggiunto di cancelleria della pretura di Pescopagano, è tramutato alla pretura di Venosa.

Nardi Iginio, aggiunto di cancelleria della pretura di Venosa, è tramutato alla pretura di Pescopagano.

Cialona Marco, aggiunto di segreteria della regia procura di Trapani, è, a sua domanda, tramutato al tribunale di Trapani.

Savona Erminio, aggiunto di cancelleria del tribunale di Trapani, è a sua domanda, tramutato alla regia procura di Trapani.

Avvisano Raffaele, aggiunto di cancelleria della pretura di Sant'Antimo, è, a sua domanda, collocato in aspettativa per infermità per due mesi.

Aceti Amerigo, aggiunto di segreteria nella regia procura presso il il tribunalà di Cosenza, è sospeso dall'ufficio per giorni 5 ai soli effetti della privazione dello stipendio e fermo l'obblico di prestar servizio, in punizione della sua negligenza nell'adempimento dei doveri della carica,

Guggino Vincenzo, aggiunto di cancelleria della pretura di Este ove ancora non ha assunto possesso delle sue funzioni, è, a sua domanda, collocato in aspettativa per imfermità per mesi due.

De Vivo Giovanni, aggiunto di cancelleria del tribunale di Catania, in servizio a quello di Cosenza, in aspettativa per infermità è, e sua domanda, comfermato nell'aspettativa stessa per altri tre mesi.

Pagano Ettore, aggiunto di cancelleria della prefettura di Marsala, è applicato alla pretura di Marsala fino alla registrazione del decreto che ve lo destinava.

Genghi Enrico, aggiunto di cancelleria della pretura di Lanusei, è tramutate alla pretura, di Palma Campania.

Felicelli Amedeo, aggiunto di cancelleria, della pretura di Chioggia, è, applicato alla pretura di Chioggia fino alla ragistrazione del decreto che lo destinava al suddetto ufficio.

Giuffrè Domenico, aggiunto di cancelleria della pretura di Cittadella, privato dello stipendio fino all'effetiva assunzione in servizio alla regia procura di Venezia, è invece, sospeso dalle sue funzioni al solo effetto della privazione dello stipendio in punizione della sua scorretta condotta.

È concesso alla famiglia dell'aggiunto di cancelleria Soardi Egidio, un assegno alimentare mensile.

Garneri Pasquale, alunno gratuito del tribunale di Torino, è, applicato per 6 mesi al tribunale di Grosseto.

Il decreto ministeriale del 22 dicembre 1912 è rettificato per la parte che riguarda l'alunno Zambianchi Carmelo, nel senso che al nome Carmelo deve sostituirsi quello di Clemente.

Con decreto presidenziale del 7 maggio 1913,

Paoletti Luigi, ufficiale giudiziario della pretura di Tolve, è, a sua domanda, tramutato alla pretura di Tricarico,

Tommasone Ciriaco, ufficiale giudiziario della pretura di Chiusano S. Domenico, è tramutato alla pretura di Castellammare di Stabia, a sua domanda.

Fusco Elia, ufficiale giudiziario della pretura di Piano di Sorrento, è, a sua domanda, tramutato alla pretura di Acerra.

De Julio Francesco Pasquale, ufficiale giudiziario della pretura di Fondi, è, a sua domanda tramutato alla pretura di Sora.

Musmanno Raffaele, ufficiale giudiziario della pretura di Campagna, è, a sua domanda, tramutato alla pretura di Piano di Sorrento,

Garzilli Giovanni, ufficiale giudiziario della pretura di Marsiconuovo, in aspettativa per motivi di famiglia, è, a sua domanda, richiamato in servizio dal 4 maggio ed è tramutato alla pretura di Morcone,

Ceraldi Michele, ufficiale giudiziario della pretura di Buccino, in aspettativa per motivi di salute, è a sua domanda, richiamato in servizio dal 16 maggio, ed è tramutato alla pretura di Minturno lasciandosi vacante per l'aspettativa dell'ufficiale giudiziario di quest' ultimo mandamento, Ricci Ambrogio, il posto alla pretura di Tolve, con l' attuale assegno a carico dell'altro ufficiale giudiziario della medesima pretura di Tolve.

Maggese Antonio, ufficiale giudiziario della pretura di Lauro, è, a sua domada, collocato in aspettativa, per motivi di famiglia, per la durata di mesi tre, a decorrere dal giorno 3 corrente mese, lasciandosi per lui vacante il posto alla pretura di Marsiconovo.

Candia Casimiro, ufficiale giudiziario della pretura di Buccino, è, a sua domanda, collocato in aspettativa, per motivi di salute, per la durata di mesi due, con decorrenza dal giorno 18 aprile scorso, lasciandosi per lui vacante la stessa pretura di Buccino, e con diritto a percepire l'assegno mensile corrispondente alla metà dei proventi calcolabili a norma di legge.

Distretto di Palermo.

Con decreto ministeriale del 13 maggio 1913.

Ingala Giovanni, ufficiale giudiziario della pretura di Barrafranca, tramutato a quello di Favara, ove non ha preso possesso, è, a sua domanda collocato in aspettativa per infermità dal 1 aprile al 19 maggio 1913 con l'assegno pari alla metà del minimo dei proventi.

Ingala Giovanni, ufficiale giudiziario della pretura di Favara, in aspettativa per infermità fino al 19 maggio 1913, è, a sua domada, richiamato in servizio alla stessa pretura di Favara a decorrere dal 20 maggio 1013.

Distretto di Torino.

Con decreto presidenziate del 10 maggio 1913.

Pizio Giovanni Battista. ufficiale giudiziario alla pretura di Chieri à tramutato al 6° mandamento di Torino.

Tobia Roberto, ufficiale giudiziario della pretura di Barge, è tramutato al 2° mandamento di Torino.

Lorenzone Giuseppe, ufficiale gindiziario della pretura di Cumiana, è, tramutato alla pretura di Carmagnola, a sua domanda.

Forcheri Natale, ufficiale giudiziario della pretura di Sampeyre, è tramutato alla pretura di Venasca, a sua domanda.

Rosso Carlo, ufficiale giudiziario in attesa di destinazione, è nominato alla pretura di Cere coll'obblico della prestazione della voluta malleveria.

FERROVIE DELLO STATO

Direzione generale (Servizio ragioneria)

ESERCIZIO 1913-1914

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

e loro confronto coi prodotti accertati nell'esercizio precedente, depurati dalle imposte erariali

3ª decade - dal 21 al 31 luglio 1913.

	RETE			STRETTO DI MESSINA			NAVIGAZIONE		
	Approssimativi esercizio corrente	Definitivi esercizio precedente	Differenze	Approssimativi esercizio corrente	Definitivi esercizio precedente	Differenze	Approssimativi esercizio corrente	Definitivi esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	18,741 (1)	18,624 (1)	+ 117	23	23	—	608	608	—
Media	18,741	18,624	+ 117	23	23	—	608	603	—
Viaggiatori	6,470,240 —	6,374,355 91	+ 95,884 09	8,028 —	7,670 89	+ 357 11	62,640 —	61,669 06	970 94
Bagagli e cani	305,200 —	291,633 65	+ 13,566 35	360 —	344 89	+ 15 11	—	—	—
Merci a G. V. e P. V. acc.	1,266,580 —	1,251,452 44	+ 15,127 56	2,340 —	2,230 24	+ 109 76	9,360 —	9,221 10	138 90
Merci a P. V.	7,217,980 —	7,116,608 80	+ 101,371 20	7,272 —	6,959 47	+ 312 53	—	—	—
Totale	15,260,000 —	15,034,050 80	+ 225,949 20	18,000 —	17,205 49	+ 794 51	72,000 —	70,890 16	1,109 84

Prodotti complessivi dal 1° al 31 luglio 1913.

	RETE			STRETTO DI MESSINA			NAVIGAZIONE		
	Approssimativi esercizio corrente	Definitivi esercizio precedente	Differenze	Approssimativi esercizio corrente	Definitivi esercizio precedente	Differenze	Approssimativi esercizio corrente	Definitivi esercizio precedente	Differenze
Viaggiatori	18,503,784 —	18,264,630 10	+ 239,153 90	23,192 —	21,979 62	+ 1,212 38	180,090 —	176,702 17	+ 3,387 83
Bagagli e cani	872,820 —	835,626 49	+ 37,193 51	1,040 —	988 22	+ 51 78	—	—	—
Merci a G. V. e P. V. acc.	3,622,203 —	3,585,823 62	+ 36,379 38	6,760 —	6,390 38	+ 369 62	26,910 —	26,421 49	+ 488 51
Merci a P. V.	20,642,193 —	20,391,429 24	+ 250,763 76	21,008 —	19,941 18	+ 1,066 82	—	—	—
Totale	43,641,000 —	43,077,509 45	+ 563,490 55	52,000 —	49,299 40	+ 2,700 60	207,000 —	203,123 66	+ 3,876 34

PRODOTTO CHILOMETRICO DELLA RETE.

	Approssimativi esercizio corrente	Definitivi esercizio precedente	Differenze
Della decade	1,110 62	1,103 49	+ 7 13
Riassuntivo	3,176 20	3,161 88	+ 14 32

(1) Esclusi: la linea Cerignola stazione-città, ed i tronchi Confine francese-Modane e Desenzano-Desenzano Lago.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del Debito pubblico

3ª Pubblicazione.

Conformemente alle disposizioni degli articoli 48 del testo unico delle leggi sul Debito pubblico, approvato con R. decreto 17 luglio 1910, n. 536, e 75 del regolamento generale approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298:

Si notifica che ai termini dell'art. 73 del citato regolamento fu denunziata la perdita dei certificati d'iscrizione delle sotto designate rendite, e fatta domanda a quest'Amministrazione affinchè, previe le formalità prescritte dalla legge, ne vengano rilasciati i nuovi;

Si diffida pertanto chiunque possa avervi interesse, che sei mesi dopo la prima delle prescritte tre pubblicazioni del presente avviso sulla *Gazzetta ufficiale* si rilasceranno i nuovi certificati, qualora in questo termine non vi siano state opposizioni notificate a questa Direzione generale nei modi stabiliti dall'art. 76 del citato regolamento.

CATEGORIA del debito	NUMERO delle iscrizioni	INTESTAZIONE DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
Consolidato 3.50 %. Cat. *A*	24449	Cappella di Maria Santissima delle Grazie in Ronciglione (Roma). L.	31 50
Consolidato 5 %	4697 Assegno provv.	Cappellania Farina nella chiesa di Sant'Agostino in Roma all'Altare di Santa Monica. Vincolata . . . . »	3 84
»	97903 Assegno provv.	Compagnia del Sagramento di Torri in Sabina (Perugia). Vincolata . . . . »	0 80
»	776373	Chiesa di San Giuseppe per l'Opera del culto divino in Scicli (Siracusa). . . . . »	30 –
»	16226 Assegno provv.	Chiesa di Santa Maria della Pace in Roma per l'Opera pia Pastacoldi del Carnevale santificato. Vincolata . . . . »	0 15
»	16227 Assegno provv.	Intestata come la precedente. Vincolata. . . . . »	0 62
»	16228 Assegno provv.	Legato Pio nella venerabile chiesa di Santa Maria della Pace in Roma ordinato dalla buona memoria di Anna Belli, vedova Vitelli Vagnolini. Vincolata . . . . »	3 75
»	16332 Assegno provv.	Opera pia Nunez. Vincolata. . . . . »	1 97
»	16333 Assegno provv.	Opera di Santa Maria della Pace in Roma per la Cappellania di messa quotidiana perpetua ordinata ch. mem. Natalina dei principi Buoncompagni. Vincolata . . . . »	2 50
»	19185 Assegno provv.	Benefizio o Cappellania della Trinità nella chiesa di Santa Maria della Pace in Roma. Vincolata . . . . »	3 93
»	22092 Assegno provv.	Sacerdoti dell'Oratorio notturno di Santa Maria della Pace in Roma. Vincolata . . . . »	0 99
»	95817 Assegno provv.	Cappellania istituita da Lucia Eutizzi ved. Cruciani nella chiesa di Santa Maria della Pace in Roma. Vincolata . . . . . . »	3 47
»	95818 Assegno provv.	Anniversarii Volleri Costanzi istituiti nella chiesa di Santa Maria della Pace in Roma. Vincolata. . . . . »	1 25
»	102188 Assegno provv.	Spinella Angela. Vincolata . . . . »	2 57
»	102189 Assegno provv.	Cappella Rinaldi in Santa Maria della Pace in Roma. Vincolata »	0 31

CATEGORIA del debito	NUMERO delle iscrizioni	INTESTAZIONE DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
Consolidato 3.50 %	529239 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà ad: Apolloni Elena fu Ulisse, moglie di Alfredo Persichetti, dom. in Roma . . . . L. Per l'usufrutto a: Fabi Emilia fu Filippo, vedova di Tanganelli Achille.	112 —
»	529241 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà a: Persichetti Alfredo di Achille, dom. in Roma » Per l'usufrutto a: Fabi Emilia fu Filippo, vedova di Tanganelli Achille.	70 —
»	529242 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà a: Persichetti Maria-Valentina di Alfredo, minore, sotto la patria potestà del padre, dom. in Roma . . . » Per l'usufrutto a: Fabi Emilia fu Filippo, vedova di Tanganelli Achille,	17 50
»	529243 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà a: Persichetti Marcella di Alfredo, minore, sotto la patria potestà del padre, dom. in Roma . . . . » Per l'usufrutto a: Fabi Emilia fu Filippo, vedova di Tanganelli Achille.	17 50
»	529244 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà a: Persichetti Fernanda di Alfredo, minore sotto la patria potestà del padre, dom. in Roma . . . . . » Per l'usufrutto a: Fabi Emilia fu Filippo, ved. di Tanganelli Achille.	17 50
»	589458	Persichetti Maria Valentina di Alfredo, minore sotto la patria potestà del padre, dom. a Roma . . . . »	35 —
»	589459	Persichetti Marcella di Alfredo, minore sotto la patria potestà del padre, dom. a Roma . . . . »	35 —
»	589460	Persichetti Fernanda di Alfredo, minore sotto la patria potestà del padre, dom. a Roma . . . . »	35 —
»	481019	Jenca Armando di Pietro, dom. ad Aquila. Vincolata . . . . . »	10 50
»	18276	Associazione dei Devoti di San Francesco di Sales nella chiesa dell'Umiltà in Roma. Vincolata . . . . »	7 —
»	21016	Intestata come la precedente. Vincolata . . . . »	3 50
Consolidato 5 %	15355 Assegno provv.	Parrocchia di Santa Maria in Monticelli in Roma per l'elemosina a favore dei poveri della parrocchia stessa. Vincolata . . . . »	0 84
»	15356 Assegno provv.	Intestata come la precedente. Vincolata . . . . »	1 02
»	15357 Assegno provv.	Intestata come la precedente. Vincolata . . . . »	3 25
»	15358 Assegno provv.	Intestata come la precedente. Vincolata . . . . »	4 39
»	15359 Assegno provv.	Intestata come la precedente. Vincolata . . . . »	0 17
»	15361 Assegno provv.	Intestata come la precedente. Vincolata . . . . »	3 89

CATEGORIA del debito	NUMERO delle iscrizioni	INTESTAZIONE DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
Consolidato 5 %	1191297	Sussarellu Nicolò fu Gavino, dom. in Ittiri (Sassari). Vincolata . . . . L.	10 —
Consolidato 3.50 %	549188 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà a: Peletta o Pelletta di Cortanzone o Cortazzone Carlo Emanuele o Emanuele fu Alessandro e Mola di Larissè Ademaro, Alessandro e Giuseppina, nubile, di Massimo, eredi indivisi, dom. in Torino . . . . » Per l'usufrutto a: Rosaz can. D. Emiliano fu Francesco.	210 —
	295605 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà a: Peletta di Cortanzone e di Torre Valgorera conte Carlo Emanuele fu Alessandro, dom. in Chieri (Torino) » Per l'usufrutto a Rosaz can. D. Emiliano fu Francesco.	227 50
»	117533 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà a: Peletta di Cortanzone conte Carlo Emanuele fu Alessandro, dom. in Chieri (Torino) . . . . » Per l'usufrutto a: Ghighetti Luigia fu Vincenzo, moglie di Peletta di Cortanzone Alessandro.	21 —
Consolidato 5 %	837566 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà a: Gancia Edoardo fu Michele, dom. in Chivasso (Torino). Vincolata . . . . » Per l'usufrutto a: Gancia Cesarina di Edoardo.	500 —
»	1056283 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà: Intestata come la precedente. Vincolata . . » Per l'usufrutto: Intestata come la precedente.	1500 —
Consolidato 3.50 %	486185	Capozzi Olga e Nicolò fu Vito, minori sotto la patria potestà della madre Rocchi Mariangela di Pietro, ved. Capozzi, dom. a Capua (Caserta) . . . . »	84 —
»	531483	Flora Amelia di Antonio, nubile, dom. a Portobuffolè (Treviso). Vincolata . . . . »	115 50
»	42134	Prebenda parrocchiale di Ronco Campo Caneto, provincia di Parma, rappresentata dallo investito *pro-tempore* . . . . »	21 —
»	583942	Berio Enrico fu Stefano, dom. a Porto Maurizio. Vincolata . . »	35 —
Consolidato 3 %	1096155	Incani Giovanni fu Efisio, dom. a Cagliari. Vincolata . . . . . »	10 —
Consolidata 3.50 %	249429 Solo certificato d'usufrutto	Per l'usufrutto ad: Armellini Maria Angela fu Giuseppe, nubile, dom. in Firenze. Per la proprietà a: Bolzani Matilde fu Francesco Antonio, vedova di Formenti ing. Francesco, dom. in Milano . . . . . »	245 —
»	485802 Solo certificato d'usufrutto	Per l'usufrutto ad: Armellini Maria Angela fu Giuseppe, nubile, dom. in Firenze. Per la proprietà a: Rovaglia Amalia fu Pietro, moglie di Sozzani Enrico, dom. in Milano. . . . . »	245 —
»	202855 Solo certificato d' usufrutto	Per l'usufrutto : Scaglia Amalia fu Paolo, moglie di Bagnasco Pasquale. Per la proprietà ad: Alberti di Pessinetto Elisa di Angelo, moglie di Carlo Alfonso Lingua, dom. in Savigliano (Cuneo) . »	969 50
»	585906	Rudda Pietro fu Lorenzo, dom. in Torino . . . . »	17 50

CATEGORIA del debito	NUMERO delle iscrizioni	INTESTAZIONE DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
Consolidato 5 % Comuni di Sicilia	9154	Confraternita di San Michele Arcangelo fuori Porta Reale in Messina . . . . L.	29 70
Consolidato 3.50 %	440209 Solo certificato d' usufrutto	Per l'usufrutto a: Frischitta Letteria fu Vincenzo. Per la proprietà a: D'Elia Nicolò di Giovanni, minore sotto la patria potestà del padre dom. in Messina . . . . »	17 50
»	181440	Cortese Luisa del vivente avv. Luigi, nubile, dom. in Torino. . »	105 —
»	411742	Amato Adelaide fu Giuseppe, moglie di De Rosa Giovanni dom. in Napoli. Vincolata. . . . . »	210 —
Consolidato 5 %	11362 Assegno provv.	Opera pia della Santa Infanzia in Roma, Vincolata . . . . . . »	1 89
Consolidato 3.50 %	528566 Solo certificato d'usufrutto	Per l'usufrutto ai: Coniugi Bonucci Carolina fu Francesco e Montesperelli Ottorino fu Pirro, congiuntivamente dom. in Perugia . . . . » Per la proprietà a: Baldeschi Oddi Francesca di Prospero minore emancipata sotto la curatela del marito Bologna Luigi fu Filippo, dom. a San Casciano dei Bagni (Siena). . . . . »	280 —
»	50489	Mensa vescovile di Melfi e Rapolla rappresentata dal suo vescovo *pro-tempore* ed ora perchè vacante dal suo subeconomo diocesano ivi domiciliato . . . . »	98 —
»	219412	Mensa vescovile di Melfi e Rapolla (Potenza) . . . . »	28 —
»	306264	Mensa vescovile di Melfi (Potenza) . . . . »	7 —
»	348765	Mensa vescovile di Melfi (Potenza) . . . . »	21 —
»	432091	Mensa vescovile di Melfi e Rapolla (Potenza) . . . . »	45 50
»	557676	Mensa vescovile di Melfi e Rapolla (Potenza) . . . . »	73 50
»	603240	Mensa vescovile di Melfi (Potenza) . . . . »	10 50
Consolidato 5 %	1351515 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà all'ospedale Milani-Rossi di Segni (Roma), amministrato dalla locale Congregazione di carità . . . . . . » Per l'usufrutto a Severati Antonio fu Ludovico	415 —
Consolidato 3.50 0[0	93321	Vicinia di Corna, comune di Darfo (Brescia) . . . . »	14 —
»	363852 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà ad: Ancillotti Leonilla, Adelina e Luigia di Giovanni-Filippo, minori sotto la patria potestà del padre, dom. in Torino . . . . » Per l'usufrutto a: Poumier Adele fu Claudio Pasquale, vedova di Randone Giuseppe.	1400 —
»	363853 Solo certificato di proprietà	Per la proprietà: intestata come la precedente . . . . » Per l'usufrutto a: Randone Ondina fu Giuseppe, moglie di Ancillotti G. Filippo.	700 —

Roma, 2 maggio 1913.

Il direttore generale: GARBAZZI.

Rettifiche d'intestazione (2ª pubblicazione).

Si è dichiarato che le rendite seguenti, per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, vennero intestate come alla colonna 4, mentrechè dovevano invece intestarsi come alla colonna 5, essendo quelle ivi risultanti le vere indicazioni dei titolari delle rendite stesse:

Debito 1	Numero d'iscrizione 2	Ammontare della rendita annua 3	Intestazione da rettificare 4	Tenore della rettifica 5
3.50 %	197132	1400 —	Todesco Elisa fu Salomone, moglie di *Giacomo* Todesco, dom. a Venezia	Todesco Elisa fu Salomone, moglie di *Vittorio* Todesco
»	515108	700 —	Todesco Elisa fu Salomone, ved. di Todesco *Giacomo*, domiciliato a Torino	Todesco Elisa fu Salomone, ved. di *Vittorio* Todesco
»	20773	700 —	Società di Mutuo Soccorso degli Artigiani in Vicenza	Società *Generale* di Mutuo Soccorso degli Artigiani *Vicentini* in Vicenza
»	128106	17 50	Giovanelli *Palmira* di Luigi, minore, sotto l'amministrazione di detto suo padre, dom. a Roasio (Novara)	Giovanelli *Anna-Maria-Lucrezia-Palmira* di Luigi, ecc., come contro
»	373311	84 —	Tonini *Luigia* fu Luigi, minore, sotto la patria potestà della madre Nardini Beatrice fu Sebastiano, ved. di Tonini Luigi, domiciliata in Fosciandora (Massa)	Tonini *Maria-Annunziata-Luisa* fu Luigi, ecc., come contro
»	442254	31 50	Tonini *Luisa* fu Luigi, ecc., come sopra	
»	247758	115 50	Berge *Giulia*, *Natalino* e *Vittorina* fu Giuseppe, minori, sotto la patria potestà della madre Fontan Maria Delfina di Colombano	Berge *Maria-Giulia-Vittoria*, *Natalino* e *Vittorina* fu Giuseppe, minori, sotto la patria potestà della madre Fontan Maria Delfina (*o Giuseppina*) di Colombano

A termini dell'art. 167 del regolamento generale sul Debito pubblico, approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298,

si diffida

chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, le intestazioni suddette saranno come sopra rettificate.

Roma, 30 agosto 1913.

Il direttore generale
GARBAZZI.

Smarrimento di ricevuta (1ª pubblicazione).

La signora Arnaud Maria Rosa ha denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 257 ordinale, n. 1998 di protocollo e n. 7483 di posizione, statale rilasciata dalla Intendenza di finanza di Cuneo, in data 16 ottobre 1908, in seguito alla presentazione di un certificato della rendita complessiva di L. 45, consolidato 3, 75 0[0, con decorrenza dal 1° luglio 1908.

Ai termini dell'art. 230 del vigente regolamento generale sul debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso, senza che siano intervenute opposizioni, saranno consegnati alla signora Arnaud Maria Rosa i nuovi titoli provenienti dall'eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, 10 settembre 1913.

Per il direttore generale
CAPUTO.

Smarrimento di ricevuta (1ª pubblicazione).

Il signor Scagliotti Luigi fu Giacomo ha denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 110 ordinale e n. 70506 di posizione, stata rilasciata dalla Intendenza di finanza di Torino in data 9 luglio 1913, in seguito alla presentazione di un certificato della rendita complessiva di L. 157,50 consolidato 3,50 0[0, con decorrenza dal 1° luglio 1913.

Ai termini dell'art. 230 del vigente regolamento sul Debito pubblico si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso, senza che siano intervenute opposizioni, sarà consegnato allo stesso signor Scagliotti il nuovo titolo proveniente dall'eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, 11 settembre 1913.

Pel direttore generale
CAPUTO.

Smarrimento di ricevuta (3ª pubblicazione).

Il signor Bassi Emilio, sindaco di Fucecchio, ha denunciato lo smarrimento della ricevuta n. 745 ordinale, n. 372 di protocollo e n. 10723 di posizione, stata rilasciata dalla Intendenza di finanza di Firenze in data 11 marzo 1912, in seguito alla presentazione di un certificato della rendita di L. 24,50, consolidato 3,50 0[0, già 3,75, con decorrenza dal 1° gennaio 1912.

Ai termini dell'art. 230 del vigente regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso, senza che siano intervenute opposizioni, sarà restituito al signor sindaco di Fucecchio, il detto titolo, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, 19 agosto 1913.

Per il direttore generale
CAPUTO.

Smarrimento di ricevuta (3ª pubblicazione).

Il signor Bassi Emilio, sindaco di Fucecchio, ha denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 746 ordinale, n. 373 di protocollo e numero 10723 di posizione, stata rilasciata dalla Intendenza di finanza di Firenze, in data 11 marzo 1913, in seguito alla presentazione di un certificato della rendita complessiva di L. 84, consolidato 3,50 per cento - 1902 - con decorrenza dal 1° gennaio 1912.

Ai termini dell'art. 230 del vigente regolamento generale sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso, senza che siano intervenute opposizioni, sarà restituito al sindaco di Fucecchio il detto titolo senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, 22 agosto 1913.

Per il direttore generale
CAPUTO.

Direzione generale del tesoro (Divisione portafoglio)

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 12 settembre 1913, in L. 101,40.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale del commercio

Media dei corsi dei **consolidati negoziati a contanti** nelle **varie** Borse **del Regno, determinata** d'accordo **fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio** e il Ministero del tesoro **(Divisione portafoglio).**

11 settembre 1913.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt'oggi
3.50 % *netto*	98.78 59	97.03 59	98 09 16
3.50 % *netto* (1902)	98.27 50	96.52 50	97 58 07
3 % *lordo* ...	65.58 33	64.38 33	64 50 75

CONCORSI

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 5 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili approvato con R. decreto 22 novembre 1908, n. 693;

Visti gli articoli 12 e seguenti del regolamento generale per l'esecuzione del testo unico succitato, approvato con R. decreto 24 novembre 1908, n. 756;

Visti gli articoli 33 e 35 del regolamento per il personale dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, approvato con R. decreto 25 luglio 1910, n. 575 e modificato con R. decreto 12 luglio 1912, n. 837;

Decreta:

Art. 1.

Sono indetti gli esami di concorso per merito distinto a quattro posti di primo segretario di 2ª classe nel ruolo organico del personale di amministrazione di questo Ministero.

Gli esami avranno principio il giorno 24 novembre 1913.

Art. 2.

I funzionari che intendono prendere parte al detto concorso dovranno presentare la relativa domanda in carta da bollo da L. 1.22 diretta al Segretariato generale (divisione 1ª) non più tardi del 15 ottobre 1913.

Art. 3.

I detti esami avranno luogo secondo le norme contenute nel regolamento generale per l'esecuzione del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato con R. decreto 24 novembre 1908, n. 756, e nel regolamento per il personale di questa Amministrazione centrale, approvato con R. decreto 25 luglio 1910, n. 575, e modificato con R. decreto 12 luglio 1912, n. 837, succitati.

Roma, addì 17 agosto 1913.

Il ministro
SACCHI.

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

Le trattative turco-bulgare procedono speditamente. Secondo l'*Echo de Paris*, a Costantinopoli si è molto ottimisti circa le sue conclusioni. Nella nuova riunione tenuta mercoledì dai delegati, i bulgari hanno ceduto in quanto a Kirk Kilisse, alla stazione di Adrianopoli e ad un piccolo territorio all'ovest della Maritza.

Il *Tanin* assicura che la Porta insiste anche sul possesso di Ortakeug e di Demotika, che il Governo bulgaro non vorrebbe cedere. Tuttavia si crede ch'esso finirà per decidersi all'abbandono in compenso d'una rettifica della frontiera all'ovest della Maritza, del distretto di Tirnovo al nord di Kirk Kilisse.

In quanto alle indennità e allo scambio dei prigionieri, che, secondo taluni corrispondenti, avrebbero provocato disaccordo, un telegramma da Costantinopoli, in data 11 corrente, dice:

I delegati turchi e bulgari hanno dichiarato che le questioni delle indennità e dello scambio pei prigionieri non sono state ancora discusse e che per conseguenza è impossibile che esse abbiano provocato un disaccordo fra i delegati stessi.

***

Mandano da Pechino al *Times* che la Camera cinese ha approvato la nomina fatta dal presidente del Consiglio Hsiung Hsiling dei sei ministri seguenti:

Sun Pao Chi, agli affari esteri; Chu Chi Chieu, all'interno; Wiang Chi Chiao, alla grazia e giustizia; Wang Tali Sien, all'istruzione pubblica; Chan Chien, all'industria e commercio; Chang Ezechi, ai lavori pubblici.

Tre di questi ministri sono seguaci del celebre riformatore Kang Yu Wei.

Hsiung Ksiling prende l'interim delle finanze.

***

Le dimostrazioni popolari al Giappone per l'incidente di Nankin, si susseguono sempre più calorose.

Al teatro *Maidaidonea*, di Tokio, è stata tenuta mercoledì una riunione alla quale assistevano parecchie migliaia di persone e nella quale è stato reclamato di risolvere con la forza armata le questioni della Manciuria e della Mongolia.

I giornali domandano, in edizioni speciali, l'invio di truppe in Cina e le dimissioni del Gabinetto.

Si prepara una dimostrazione ostile al Governo.

I giornali parigini hanno da Shanghai un telegramma annunziante l'arrivo a Nankin d'una squadra giapponese composta di tre incrociatori. Cento uomini di fanteria di marina sarebbero sbarcati per assicurare la

difesa del consolato giapponese. Sarebbero stati pure sbarcati vari cannoni a tiro rapido.

Telegrafano da Pechino, in data 11 corr.:

Il Giappone ha presentato una serie di domande al Governo cinese, riferentisi:

1° alla tortura del tenente giapponese Nihimira a Han Kow, l'11 agosto. Questo ufficiale, al quale fu tolta la sua uniforme, fu appeso per le mani;

2° all'arresto di un altro ufficiale a Shan-Ting;

3° all'uccisione di giapponesi a Han Kow ed infine all'insulto della bandiera giapponese.

Il Giappone domanda delle scuse, la punizione dei colpevoli ed il pagamento di un'indennità, il cui ammontare sarà fissato ulteriormente.

Si dichiara alla Legazione giapponese che la Cina dovrà accettare immediatamente queste domande, altrimenti un'azione sarebbe considerata necessaria e verrebbe iniziata.

Data la moderazione delle domande, si crede che la Cina accetterà immediatamente di dare soddisfazione.

Secondo il *Temps*, questa agitazione, contro i cinesi, è organizzata dal partito dell'opposizione, allo scopo di mettere in imbarazzo il Ministero.

Tre membri del Consiglio imperiale militare giapponese sono stati convocati a Nikko per conferire con l'Imperatore.

CRONACA ITALIANA

Le LL. MM., il Re e la Regina, accompagnati dal generale Brusati, dal generale Piacentini e dal colonnello Squillace, si sono recati, ieri, all'ospedale di Pisa per visitarvi i soldati ammalati, provenienti dalla Libia.

I Sovrani furono accompagnati nella loro visita dall'on. prof. Queirolo, dal segretario medico dell'ospedale, dott. Tognoli, dal prof. Marcantoni, da altri dottori e dalla dama infermiera signora Elena Queirolo.

Le LL. MM. si trattennero lungamente presso tutti gli ammalati informandosi delle loro condizioni di salute, e dei fatti d'arme ai quali presero parte.

Il prof. Queirolo e i medici curanti fornirono alle LL. MM. tutte le notizie sulle malattie sofferte e sullo stato attuale degli ammalati; per tutti i Sovrani ebbero parole di augurio e di conforto.

S. M. la Regina espresse alla dama infermiera Elena Queirolo il desiderio di essere ulteriormente informata sulle condizioni degli ammalati.

La visita dei Sovrani si protrasse per oltre 2 ore.

Accomiatandosi dal prof. Queirolo e dagli altri sanitari, i Sovrani espressero il loro vivo compiacimento per il modo con cui vengono curati i soldati.

All'uscita dall'ospedale i Sovrani furono fatti segno ad una calorosa dimostrazione.

Congresso magistrale. — A Firenze, iermattina, nel salone dei 500, a Palazzo Vecchio, venne inaugurato il 12° congresso della *Unione* magistrale italiana.

Intervennero il sindaco, le autorità scolastiche e numerosi insegnanti.

I congressisti ascendevano a circa un migliaio. Parlarono il sindaco ed altri applauditi.

L'on. Comandini, poscia, iniziò la relazione del Comitato direttivo della Unione; e seguirono quindi lo svolgimento delle pratiche portate dal programma.

Incoraggiamento all'industria. — In data 22 giugno u. s. si è costituita in Roma una « Società italiana di incoraggiamento all'industria ».

La Società si propone:

a) la formazione di scuole industriali, superiori, medie, inferiori, sparse opportunamente in italia e nelle colonie;

b) lo scambio di idee, di opinioni, di cognizioni industriali, usufruendo dei più moderni mezzi di diffusione;

c) la formazione di buoni operai, sostituendo insegnamenti sistematici teorico-pratici al lungo tirocinio dell'apprendista;

d) lo studio dei più importanti problemi industriali, che interessano l'economia e l'avvenire della nazione.

Il Consiglio generale è composto dei signori:

Presidente: prof. Luciano Orlandi.

Consiglieri: prof. comm. Moisè Ascoli, on. prof. Angelo Battelli, comm. Italo Brunelli, prof. Carlo Cattapani, ing. comm. G. B. Giovenale, sen. prof. G. B. Grassi, prof. comm. Luigi Luiggi, avv. comm. Alfredo Mazza, colonnello comm. M. M. Moris, ing. comm. Guido Toja.

Segretario: ing. Nicolò Manetti.

La sede della Società è in via Condotti, 26.

Italia e Albania. — L'*Agenzia Stefani* comunica da Spezzano Albanese:

« Il sindaco Mortati ha inviato a S. E. il ministro degli esteri marchese Di San Giuliano, il seguente telegramma:

« La rappresentanza municipale ed il popolo spezzanese, uniti in pubblico comizio, mentre salutano la Commissione del Governo albanese, fanno voti che il patrio italico Governo difenda l'integrità dell'Albania, considerando Argirocastro e Coritza come territorio nazionale ».

Per gli emigranti. — In una circolare, riguardante gli emigranti che hanno diritto a fruire della concessione ferroviaria decima, il commissario generale dell'emigrazione, richiama l'attenzione dei prefetti, dei sottoprefetti e dei sindaci sul fatto che la concessione ferroviaria decima è valida esclusivamente per gli emigranti diretti verso paesi transoceanici.

A questi emigranti non bisogna mai rilasciare richieste per la concessione undecima o ventesima, ma soltanto per la concessione decima.

Ad evitare poi che dalla concessione decima possano avvalersi emigranti clandestini, si raccomanda vivamente di non rilasciare richieste per tale concessione se non a quegli emigranti i quali esibiscono biglietto d'imbarco di terza classe per un piroscafo appartenente ad una Società di navigazione che ha ottenuto dal Commissariato patente di vettore di emigranti.

Debbono considerarsi quali agenti clandestini di emigrazione tutte quelle persone le quali cercano di indurre gli emigranti ad imbarcarsi su piroscafi non autorizzati al trasporto di emigranti, oppure in porto esteri, e come tali debbono essere denunciati all'autorità giudiziaria.

Marina militare. — Il contrammiraglio Del Bono con le RR. navi *Flavio Gioia* e *Vespucci*, che hanno a bordo gli allievi dell'Accademia navale del nuovo ordinamento, è giunto ieri mattina a Brest. A bordo salute ottima.

Le navi italiane hanno scambiato le salve d'uso con le artiglierie della costa e con le navi in rada.

⁂ La R. nave *Marco Polo* è giunta, ieri, a Chin-Weng-Tao.

⁂ La R. nave *Volturno* è partita, ieri, da Dar es Salam per Mombasa.

Marina mercantile. — Il *Principessa Mafalda*, del Lloyd italiano, ha proseguito da Rio de Janeiro per Buenos Aires. — Il *Verona*, della N. G. I., è giunto a New York.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

CETTIGNE, 10. — Giunge notizia che presso Tuzi alcuni albanesi che si erano nascosti hanno fatto fuoco su una vettura uccidendo un soldato montenegrino e ferendo gravemente uno studente. Le continue e costanti incursioni degli albanesi in territorio montenegrino cagionano un'agitazione fra la popolazione di Tuzi.

VIENNA, 10. — Il *Neues Wiener Abendblatt* riceve da Costantinopoli che la Conferenza tra i delegati della Bulgaria e della Turchia è stata aggiornata ieri dopo l'improvviso arrivo di Enver bey che recava i desiderata dell'esercito.

AMBURGO, 10. — Sei superstiti del dirigibile *L. 1* sono arrivati qui da Cuxhaven.

Sono stati ricevuti alla stazione centrale da ufficiali, quartiermastri e sottufficiali di stazione a Fuhlsbuttel, da un distaccamento del corpo aereonautico della marina e da un membro del Senato.

Le famiglie dei superstiti si erano pure recate alla stazione.

PARIGI, 10. — I giornali hanno da Atene:

Il ministro degli esteri, Panas, ha fatto a un giornalista francese le seguenti dichiarazioni circa le parole pronunciate a Berlino dal Re Costantino:

Io comprendo il sentimento che anima attualmente una parte dell'opinione pubblica francese, in seguito certamente ad un malinteso del quale siamo desolati. Sarebbe per noi un conforto di apprendere che questo malinteso è dissipato. Parlando tra generali in un ambiente speciale, il Re ha pronunciato un discorso militare, senza alcuna relazione con la politica. Se vi fosse stata un'intenzione contro la Francia, avrebbe avuto la disapprovazione della nazione greca, che è unanimemente riconoscente a questa grande potenza per i servigi che le ha reso, soprattutto in questi ultimi tempi.

COSTANTINOPOLI, 11. — I delegati turchi e bulgari hanno dichiarato che le questioni delle indennità e dello scambio dei prigionieri non sono state ancora discusse e che per conseguenza è impossibile che esse abbiano provocato un disaccordo fra i delegati stessi.

Si afferma che l'ex-Sultano Abdul Hamid sarebbe gravemente malato.

Si dichiara nei circoli ufficiali che le proposte greche portate da Rechid bey sono in generale accettabili e costituiranno la base del trattato di pace turco-greco.

BERLINO, 11. — Secondo un rapporto ufficiale, il dirigibile « L 1 » si era innalzato il 9 corrente al tocco del pomeriggio. Gli aeronauti avevano preventivamente consultato la carta meteorologica e si erano informati circa il tempo presso la flotta ad Heligoland.

Quest'ultima precauzione era già stata presa parecchie volte durante le precedenti esercitazioni. Il tempo del resto era bello e non si nutrivano apprensioni di sorta per l'uscita del dirigibile.

Improvvisamente, verso Heligoland, scoppiò una burrasca di estrema violenza, accompagnata da pioggia.

Il dirigibile venne lanciato verso il cielo a parecchie centinaia di metri e poi sbalzato con estrema violenza verso il mare. Finalmente, malgrado il timone e quantunque l'equipaggio avesse gettato via quanto esisteva nella navicella, il dirigibile fu spinto sul mare; era strappato in diversi punti e non tardò a capovolgersi.

Gli ufficiali ed i marinai della corazzata *Hannover*, giunti sul luogo del disastro, fecero quanto era in loro potere per recare soccorso al dirigibile e compirono il loro dovere fino all'estremo limite.

Al momento dell'accidente il pallone si teneva ad un'altezza di circa 500 metri; esso non era sovraccarico, poichè non aveva a bordo neppure l'equipaggiamento di guerra.

La catastrofe è avvenuta per un insieme di circostanze impreveduto e per un fenomeno atmosferico estremamente raro.

Il valore del dirigibile Zeppelin, come strumento di guerra, rimane, dopo questo accidente, lo stesso di prima.

Nessuna decisione è stata presa circa il ricupero del dirigibile.

BUECHENBEUREN HUNSRUECK, 11. — Un aeroplano militare che compieva evoluzioni sul campo delle manovre del 16° corpo d'armata, è caduto in mezzo alla folla uccidendo quattro persone e ferendone parecchie.

BERLINO, 11. — L'incaricato d'affari di Francia ha espresso al Ministero degli esteri le condoglianze del proprio governo per la catastrofe del dirigibile *L. 1*.

Anche l'addetto navale degli Stati Uniti ha presentato le condoglianze al Ministero della marina.

BERLINO, 11. — Il ministro della guerra d'Austria-Ungheria ha espresso al Ministero della marina germanica, a nome dell'esercito e suo, le condoglianze per la catastrofe del dirigibile militare *L. 1*.

PARIGI, 11. — Il Consiglio di Stato ha approvato un progetto di decreto per l'apertura di un credito straordinario per una somma di 59.544.151 franchi, destinati alle spese rese necessarie dall'applicazione della legge sulla ferma triennale.

CETTIGNE, 11. — Il governo montenegrino ha richiamato l'attenzione dei governi esteri sugli incidenti di Tuzi.

Si ritiene qui che i disordini provocati in quella regione siano fomentati allo scopo di rendere difficili i lavori della Commissione internazionale di delimitazione della frontiera.

TULLE, 11. — Il presidente della Repubblica ha ricevuto un dispaccio, col quale l'Imperatore di Germania lo ringrazia del telegramma rivoltogli in occasione della catastrofe dello *Zeppelin*.

VIENNA, 11. — Il *Fremdenblatt* pubblicherà domattina la seguente dichiarazione:

Da fonte autorevole siamo autorizzati a dichiarare che le voci raccolte negli ultimi tempi da una parte della stampa, secondo le quali le dimissioni del ministro degli esteri sarebbero imminenti, sono completamente infondate.

BUDAPEST, 11. — L'esame batteriologico ha stabilito che 7 persone cadute ammalate ieri con sintomi sospetti sono affette da colera asiatico.

Venti casi nuovi sospetti di colera sono stati constatati nella Provincia.

VALLONA, 12. — Dopo il comizio che ha avuto luogo mercoledì, è stato inviato al ministro degli esteri italiano, onorevole marchese Di San Giuliano, il seguente telegramma:

« Migliaia di profughi albanesi tanto cristiani quanto mussulmani dei distretti occupati dai greci si sono riuniti oggi in comizio di protesta a Vallona ed hanno deciso di rivolgersi alle grandi potenze per portare a loro conoscenza i metodi criminali dei greci.

I greci hanno ricorso a tutti i mezzi deplorevoli ed al terrorismo allo scopo di snaturare la verità al momento dell'arrivo della Commissione internazionale per la delimitazione dei confini. Gli albanesi vengono imprigionati ed allontanati dalle regioni che saranno percorse dalla Commissione, e famiglie greche, per esempio famiglie oriunde di Agrufa, sono state in questi ultimi tempi sbarcate a Santi Quaranta e inviate verso l'interno del paese.

I rappresentanti delle autorità greche hanno comunicato agli albanesi di lasciare i luoghi e di recarsi con le famiglie a Gianina.

Qualsiasi viaggio e qualsiasi comunicazione sono proibiti e le popolazioni albanesi, non potendo recarsi ai mercati, soffrono la carestia.

Inoltre si dice che bande provenienti dalla Grecia si propongono di saccheggiare il paese prima di abbandonarlo all'Albania, come hanno fatto in Tracia ed in Macedonia.

Ultimamente a Duivina parecchi notabili sono stati arrestati ed inviati a Gianina.

Il municipio è stato saccheggiato e si è attentato contro la vita del sindaco.

In nome della Commissione organizzatrice del comizio: Leonidas Franheri, di Permeti, Nimet, di Delvino, Mustafà, di Leskoviki, Hussein Vocktinq, di Pogoni.

COSTANTINOPOLI, 12. — Il delegato bulgaro, Nacevic, si è recato alla Porta ed ha chiesto a nome della missione bulgara l'aggiornamento della seduta a sabato alle 3 pom. dichiarando di non aver ricevuto istruzioni da Sofia.

SOFIA, 12. — Si dichiara nei circoli competenti che il Consiglio dei ministri avrebbe invitato i delegati bulgari a Costantinopoli ad insistere per ottenere Kirk-Kilisse.

NOTIZIE VARIE

La guerra ed il commercio del tabacco. — Si ha da Salonicco:

Secondo le più recenti informazioni arrivate da Giannina, in quella città e in tutte le regioni dell'Epiro esistono ancora dei forti depositi di tabacco in foglie, per l'esportazione.

Il governatore dell'Epiro, il signor Rographos, esprime il desiderio di vedere venduti al più presto possibile questi stocks di tabacco, perchè causa la guerra, che ha causato una completa stagnazione di affari, tutti i produttori di tabacco si trovano in una situazione piuttosto difficile, ed egli incoraggia i negozianti della nostra città a fare delle compere in quella regione per alleggerire i depositi.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

del Regio Osservatorio del Collegio romano

11 settembre 1913.

L'altezza della stazione è di metri	50.60
Il barometro a 0°, in millimetri e al mare	757.7
Termometro centigrado al nord	29.0
Tensione del vapore, in mm.	16.07
Umidità relativa, in centesimi	54
Vento, direzione	SE
Velocità in km.	7
Stato del cielo.	coperto
Temperatura massima, nelle 24 ore	29.4
Temperatura minima, id.	23.8
Pioggia in mm.	—

11 settembre 1913.

In Europa: pressione massima di 769 al NW della Francia, minima di 750 sulla Russia centrale, minimo secondario di 755 sulla Sardegna.

In Italia nelle 24 ore: barometro abbassato intorno a 3 mm. sull'Jonio, basso adriatico e basso Tirreno, salito altrove di quasi 1 mm.; temperatura aumentata sulle regioni meridionali e isole, diminuita altrove; pioggie con temporali sulle regioni settentrionali, pioggierelle temporalesche sulle centrali, cielo vario altrove.

Barometro: massimo di 762 sulle regioni alpine, minimo di 755 in Sardegna.

Probabilità: venti intorno a nord sulle regioni settentrionali, forti sull'alto Tirreno, del 1° quadrante moderati sull'alto Adriatico, del 2° sull'Jonio, intorno al sud altrove; forti o fortissime sulle coste tirreniche; cielo piuttosto sereno al nord, vario con pioggie e temporali sulle regioni centrali e meridionali, vario con pioggierelle temporalesche sparse altrove; Tirreno e Adriatico agitato, molto agitati coste meridionali.

N. B. Alle ore 13 è stato telegrafato ai semafori del basso Tirreno di alzare il segnale di fortissimi venti intorno al sud.

BOLLETTINO METEORICO

dell'ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 11 settembre 1913.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA precedente massima nelle 24 ore	TEMPERATURA precedente minima nelle 24 ore
Porto Maurizio	sereno	mosso	24 1	21 0
Sanremo	—	—	—	—
Genova	sereno	legg. mosso	26 2	19 2
Spezia	sereno	calmo	24 7	13 3
Cuneo	3/4 coperto	—	21 3	14 8
Torino	sereno	—	22 1	13 8
Alessandria	—	—	—	—
Novara	sereno	—	25 0	14 3
Domodossola	sereno	—	20 9	7 0
Pavia	sereno	—	24 4	8 2
Milano	sereno	—	24 0	12 2
Como	—	—	—	—
Sondrio	—	—	—	—
Bergamo	sereno	—	22 0	12 0
Brescia	sereno	—	22 4	16 5
Cremona	3/4 coperto	—	23 2	12 3
Mantova	sereno	—	23 6	12 4
Verona	1/4 coperto	—	22 2	13 6
Belluno	sereno	—	20 3	9 9
Udine	sereno	—	21 2	10 8
Treviso	sereno	—	22 4	14 8
Vicenza	sereno	—	23 6	13 0
Venezia	sereno	calmo	22 3	15 4
Padova	sereno	—	22 4	12 2
Rovigo	sereno	—	23 4	13 1
Piacenza	nebbioso	—	22 7	11 0
Parma	sereno	—	23 7	8 9
Reggio Emilia	sereno	—	22 0	13 4
Modena	1/4 coperto	—	22 3	13 2
Ferrara	sereno	—	23 0	14 0
Bologna	1/4 coperto	—	22 2	11 6
Ravenna	—	—	—	—
Forlì	sereno	—	22 6	16 2
Pesaro	sereno	agitato	25 0	16 0
Ancona	coperto	mosso	27 0	17 8
Urbino	sereno	—	24 0	12 0
Macerata	coperto	—	27 0	14 7
Ascoli Piceno	3/4 coperto	—	28 1	16 0
Perugia	3/4 coperto	—	26 2	15 6
Camerino	—	—	—	—
Lucca	sereno	—	26 8	17 3
Pisa	sereno	—	27 9	16 5
Livorno	sereno	agitato	27 0	19 8
Firenze	sereno	—	30 3	19 2
Arezzo	1/2 coperto	—	28 6	18 0
Siena	coperto	—	27 0	17 1
Grosseto	3/4 coperto	—	28 8	21 0
Roma	3/4 coperto	—	28 4	23 8
Teramo	coperto	—	20 0	16 8
Chieti	coperto	—	25 0	15 0
Aquila	coperto	—	26 9	12 9
Agnone	coperto	—	25 7	13 8
Foggia	1/2 coperto	—	33 5	20 0
Bari	1/2 coperto	mosso	32 2	22 0
Lecce	—	—	—	—
Caserta	1/4 coperto	—	32 0	20 4
Napoli	3/4 coperto	legg. mosso	28 2	21 5
Benevento	1/2 coperto	—	31 3	18 8
Avellino	1/4 coperto	—	27 6	20 8
Mileto	coperto	—	34 0	17 9
Potenza	1/4 coperto	—	28 4	22 0
Cosenza	3/4 coperto	—	33 5	20 5
Tiriolo	coperto	—	29 6	21 0
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	coperto	mosso	31 2	24 0
Palermo	coperto	agitato	37 2	20 9
Porto Empedocle	1/2 coperto	mosso	28 8	22 4
Caltanissetta	sereno	—	28 0	22 0
Messina	coperto	calmo	27 0	23 9
Catania	1/2 coperto	calmo	34 7	24 0
Siracusa	—	—	—	—
Cagliari	coperto	mosso	29 0	24 0
Sassari	caliginoso	—	33 4	22 0

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate. TUMINO RAFFAELE, *gerente responsabile.*